Anno XV - N. 1

5 Gennaio 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2747) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

DECRETO MINISTERIALE 26 *dicembre* 1921, *relativo agli assegni della Rappresentanza del personale.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I LAVORI PUBBLICI.

visto l'articolo 12 del regolamento approvato col decreto ministeriale 29 ottobre 1911;

Visto il Regio decreto 16 giugno 1921 n. 845;

DECRETA:

a decorrere dalla data di pubblicazione del presente decreto e fino al 30 giugno 1922 i minimi dell'assegno annuo a corpo previsti dallo art. 12 del regolamento approvato col decreto ministeriale 29 ottobre 1911 (modificato dai decreti ministeriali del 29 aprile 1918 e 4 gennaio 1919) a favore dei rappresentanti e delegati del personale delle ferrovie dello Stato, pr compensarli delle spese incontrate fuori residenza nelle giornate di permesso di assenza per rappresentanza, vengono transitoriamente elevati da L. 336 a L. 648 e da 224 a L. 432 rispettivamente per i rappresentanti e per i delegati delle prime 42 categorie; da L. 210 a L. 405 e da L. 126 a L. 243 rispettivamente per i rappresentanti e per i delegati del personale navigante.

Il Direttore Generale delle ferrovie dello Stato è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Roma, lì 26 dicembre 1921.

Il ministro
MICHELI.

Ordine di servizio N. 1.

Estensione di servizio a Rivalta Scrivia.

La stazione di Rivalta Scrivia della linea Tortona-Novi Ligure attualmente abilitata ai servizi viaggiatori, bagagli, cani, merci a G. V. limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100, è stata ammessa al servizio merci a P. V. O., limitatamente ai trasporti a carro completo, sia in arrivo che in partenza, in servizio interno e cumulativo italiano, per conto esclusivo della Ditta Ferretti, Vedani, Bonissone e C., con applicazione delle tasse calcolate in base alla distanza stabilita per la stazione di Pozzolo Formigaro per i trasporti da e per Tortona ed oltre ed in base alla distanza stabilita per la stazione di Tortona per i trasporti da e per Pozzolo Formigaro ed oltre, senza bisogno di preventiva autorizzazione.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) alla colonna 10 della pag. 49, di fianco al nome della stazione di Rivalta Scrivia, si dovrà esporre la lettera O col richiamo (15) riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione

« (15) Limitatamente ai trasporti a carro completo sia in arrivo che in partenza per conto della Ditta Ferretti, Vedani, Bonissone e C., alle condizioni di cui l'avvertenza *C*, a pag. 5 senza bisogno di preventiva autorizzazione ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 2.

Chiusura dello scalo di Vado Marina.

Lo scalo di Vado Marina è stato chiuso all'esercizio.

Di conseguenza il nome di detto scalo e le relative indica-

zioni, risultanti nelle pubblicazioni in vigore, debbono essere cancellati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Circolare N. 1.

Biglietti d'abbonamento.

In seguito ad accordi intervenuti con la Società Anonima per le ferrovie Nord Milano è stato ammesso lo scambio di facilitazioni per biglietti d'abbonamento, previsto dal R. decreto n. 705 del 3 settembre 1909 pubblicato nel *Bollettino ufficiale* n. 46 dello stesso anno.

Gli agenti stabili delle ferrovie dello Sstato (esclusi gli avventizi e quelli in prova) potranno quindi ottenere, per percorsi sulle linee delle ferrovie della Nord Milano, biglietti d'abbonamento a prezzo ridotto di cui all'allegato n. 6-*C* alle tariffe.

Per ottenere i biglietti di abbonamento gli interessati dovranno farne motivata domanda (Mod. C 1-61) pel tramite del proprio ufficio, alla Direzione dell'Esercizio delle ferrovie suddette, con sede in Milano unendo alla domanda la propria fotografia (non montata su cartoncino) da applicarsi poi sul biglietto e indicandovi la residenza ed il modo di pagamento (immediato o rateale) prescelto.

I biglietti di abbonamento delle ferrovie Nord Milano saranno rimessi direttamente alla stazione di Milano (Gestione della secondaria) ove i singoli interessati, che riceveranno opportuno avviso dalla predetta Società dovranno ritirarli.

Il prezzo complessivo dei biglietti di abbonamento o l'importo delle rate periodiche dovuto per la rinnovazione di quelli acquistati a pagamento rateale, devono essere pagati sempre alla stazione di Milano (gestione della Secondaria) oppure ad una stazione interna della linea secondaria.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Parte II — N. 1 - 5 Gennaio 1922.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . L. 12.00

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti . . . . » 25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore, chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV - N. 2 12 GENNAIO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

(2932) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Parte seconda — **Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata:***

Parte terza — **Ordini di servizio e Circolari** ***di durata determinata:***

(*Per memoria*).

Parte quarta — **Giurisprudenza ferroviaria:**

(*Per memoria*).

LEGGE 31 *dicembre* 1921, *n.* 1868, *che proroga l'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa, per l'anno finanziario* 1921-922, *fino a quando siano approvati per legge* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue;

Articolo unico.

Il termine indicato dalla legge 31 luglio 1921, n. 1013, riguardante l'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno finanziario 1921-922, è prorogato fino a che gli stati medesimi siano approvati per legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 31 dicembre 1921.

VITTORIO EMANUELE

DE NAVA.

Visto: *Il guardasigilli*: RODINÒ.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 31 dicembre 1921, n. 307,

REGIO DECRETO-LEGGE 16 *novembre* 1921, *n.* 1834, *che approva e rende esecutoria la convenzione suppletiva 27 aprile* 1920, *circa la concessione del concorso governativo nelle spese per la costruzione del porto di Livorno* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 26 gennaio 1919, n. 85;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro, delle finanze e della industria e commercio;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvata e resa esecutoria la convenzione suppletiva stipulata addì 27 aprile 1920 fra i delegati dei Ministeri dei lavori pubblici, del tesoro e dell'industria (Sottosegretariato di Stato per la marina mercantile), da un lato, ed il presidente dell'Ente portuale di Livorno dall'altro, relativamente alla concessione del concorso governativo nella spesa per l'esecuzione delle opere.

Art. 2.

Nel terzo comma dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 26 gennaio 1919, n. 85, per la istituzione in Livorno del predetto Ente, dopo la lettera *f*) aggiungere:

« *g*) un membro in rappresentanza del Ministero del tesoro ».

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 dicembre 1921, n. 307.

All'art. 4 del menzionato decreto, dopo la lettera *f*) aggiungere:

« *g*) contributo dello Stato nelle spese di esecuzione delle opere di competenza dell'Ente portuale ».

All'art. 9, ultimo comma, dopo le parole: « in quanto abbiamo connessione diretta con la costruzione e l'esercizio delle opere portuali », sono aggiunte le parole:

« o con la gestione del patrimonio immobiliare dell'Ente ».

Art. 3.

L'ultimo comma dell'art. 6 del citato decreto Luogotenenziale è modificato nel modo seguente:

« dette tasse saranno accertate e riscosse per cura dell'Amministrazione delle dogane, e, quanto alla tassa di cui alla lettera *A*) col procedimento da concordarsi con l'Amministrazione medesima; quanto alla tassa supplementare di ancoraggio di cui alla lettera *B*) col provvedimento stabilito per la tassa principale di ancoraggio.

Le spese di riscossione saranno a carico dell'Ente portuale ».

Art. 4.

L'art. 8 del citato decreto Luogotenenziale è modificato come segue:

« Le opere contemplate nel progetto di massima 4 dicembre 1916, ed in quello di aggiornamento e di variante 1° dicembre 1919, sono dichiarate di pubblica utilità ».

Alle relative espropriazioni cui provvederà l'Ente portuale sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 13 gennaio 1885 sul risanamento della città di Napoli.

L'approvazione del progetto esecutivo, che dovrà soddisfare alle condizioni stabilite dall'articolo 16 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, equivale alla approvazione del piano particolareggiato agli effetti del detto articolo. L'Ente compila in contraddittorio degli interessati che non accettarono le indennità offerte o non conclusero alcun amichevole accordo, ed in mancanza con l'intervento di due testimoni, lo stato di consistenza dei fondi da

occupare, che sarà approvato dal Ministero dei lavori pubblici, il quale determinerà pure la somma che in via provvisoria dovrà depositarsi per le indennità di espropriazione e per gli altri eventuali risarcimenti che ai terzi possono competere. Il verbale di consistenza equivale alla perizia di cui all'art. 31 della legge 25 giugno 1865, n. 2359. Ogni eventuale variazione o rettifica alle espropriazioni sarà approvata con lo stesso provvedimento. Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della citata legge 25 giugno 1865, n. 2359, e quelle successive vigenti per i lavori a conto dello Stato.

Le predette disposizioni sono estese in quanto applicabili alle opere occorrenti per la formazione della zona industriale, nonchè alle altre opere, impianti, e stabilimenti industriali di ogni specie entro i limiti della zona suddetta. Il progetto di tali opere dovrà essere sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, la quale per tutti gli effetti di legge ha valore ed efficacia di dichiarazione di pubblica utilità.

Art. 5.

La gestione delle aree di Demanio marittimo concesse all'Ente con l'art. 2, lettera *B*, n. 2 della convenzione 14 dicembre 1918 è estesa alle aree comprese tra il torrente « Calambrone » e il torrente « Chioma », rimanendo determinato il perimetro della zona industriale annessa al porto e di cui è affidata all'Ente la gestione, a tutta la zona compresa fra i limiti seguenti:

« A sud, dalla linea retta che, partendo dallo spigolo nord-ovest della nuova Darsena Pisa, e seguendo la direzione di maestro, raggiunge il mare; a nord, dal fosso del « Calambrone »; a levante, dal fosso dei « Navicelli » incluso; a ponente dalla linea del litorale.

Detta zona industriale è dichiarata aperta agli effetti del dazio consumo.

Art. 6.

Alle nuove opere ed impianti del porto, come pure agli stabilimenti industriali di ogni specie, che sorgessero entro la zona industriale, ed a quelli che ivi si ampliassero e trasformassero,

saranno estese in quanto applicabili, tutte le disposizioni di indole tributaria ed economica fissate nelle leggi 8 luglio 1914, numero 351, e 12 marzo 1911, n. 255, concernenti provvedimenti per la città di Napoli.

L'applicazione dei privilegi tributari derivanti dalle disposizioni predette cesserà alla fine dell'anno 1933.

Art. 7.

Nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici saranno stanziate per gli esercizi finanziari dal 1921-922 in poi, le somme occorrenti di anno in anno per corrispondere all'Ente portuale le annualità stabilite dall'art. 2 della convenzione suppletiva 27 aprile 1920.

Art. 8

Il presente decreto andrà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Rossore, addì 16 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — DE NAVA —
SOLERI — BELOTTI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO-LEGGE 27 *novembre* 1921 n. 1872 *che apporta variazioni al bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1920-921 *nonchè allo stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per lo stesso esercizio.* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 29 dicembre 1920, n. 1820;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i lavori pubblici;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nello stato di previsione dell'entrata ed in quello della spesa delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1920-921 sono introdotte le variazioni indicate nella tabella annessa al presente decreto, firmato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Art. 2.

Allo stanziamento del capitolo n. 224 « Assegnazione straordinaria all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a pareggio del bilancio per l'esercizio finanziario 1920-921 » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, per l'esercizio medesimo, è apportata la diminuzione di lire 155.000.000.

Art. 3.

A deroga della disposizione contenuta nell'art. 20 comma *b*) della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, nel bilancio dell'Amministrazione delle

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 gennaio 1922, n. 6.

ferrovie dello Stato per il predetto esercizio finanziario 1920-921 è eliminato lo stanziamento pel rinnovamento e rifacimento in acciaio della parte metallica dell'armamento.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge ed andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — DE NAVA — MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

TABELLA di variazioni a taluni capitoli del bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1920-921.

ENTRATA.

Titolo I. — *Parte ordinaria.*

§ 1. — **Prodotti del traffico.**

Cap. n. 1. Viaggiatori	—	12.000.000 —
Cap. n. 4. Merci a piccola velocità accelerata	—	15.000.000 —
Cap. n. 5. Merci a piccola velocità ordinaria	+	6.000.000 —

§ 3. — **Entrate eventuali.**

Cap. n. 16. Proventi eventuali	+	207.195.000 —
Cap. n. 19. Sovvenzione del tesoro per colmare il disavanzo della gestione	—	155.000.000 —

§ 4. — **Introiti per rimborso di spesa.**

Cap. n. 24. Ricuperi di carattere generale	+	35.000.000 —
Totale del titolo I . . .	+	66.195.000 —

Titolo II. — *Parte straordinaria.*

Cap. n. 42. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del tesoro . . . . + 49.570.000 —

Titolo V. — *Gestione del fondo pensioni e sussidi.*

Cap. n. 59. Ritenute al personale . . . . + 59.500.000 —

Cap. n. 59-*bis* (capitolo di nuova istituzione). Annualità corrispondenti all'integrazione a carico dell'Amministrazione per le pensioni liquidate con decorrenze posteriori al 1° aprile 1919 . . . . + 35.000.000 —

Cap. n. 60. Contributo dell'Amministrazione in rapporto agli assegni del personale, ecc. (capitolo soppresso) . . — 49.950.000 —

Cap. n. 60-*bis* (capitolo di nuova istituzione). Annualità corrispondenti all'integrazione a carico di altre amministrazioni dello Stato per le pensioni liquidate con decorrenze posteriori al 30 giugno 1919 al personale inscritto al fondo pensioni e passato alla loro dipendenza . . . . per memoria

Cap, n. 61. Quota del 2 % sul prodotto lordo del traffico, ecc. (capitolo soppresso) . . . . — 28.050.000 —

Cap. n. 61-*bis* (capitolo di nuova istituzione). Contributo dell' Amministrazione o delle cessate Amministrazioni ferroviarie o di altre Amministrazioni private in rapporto agli assegni del personale . . . . + 110.000 —

Cap. n. 62. Sovratasse sui trasporti delle ferrovie concesse all'industria privata (capitolo soppresso) . . . . . . — 40.000 —

Totale del titolo V . . . + 16.570.000 —

Totale generale delle variazioni dell'entrata . + 132.335.000 —

SPESA.

Titolo I. — *Parte ordinaria,*

Sezione I. — Spese ordinarie di esercizio.

§ 1. — Direzione generale.

Cap. n. 2. Forniture, spese ed acquisti . . . . + 660.000 —

§ 2. — Servizio approvvigio nenti.

Cap. n. 3. Personale . . . . — 3.700.000 —

Cap. n. 4. Forniture, spese ed acquisti . . . . + 2.100.000 —

§ 3. — Servizio movimento e traffico.

Cap. n. 5. Personale	+	4.400.000 —
Cap. n. 6. Forniture, spese ed acquisti	+	3.800.000 —
Cap. n. 7. Indennità per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni	+	25.100.000 —
Cap. n. 8. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	+	1.000.000 —

§ 5. — Servizio materiale e trazione.

Cap. n. 11. Personale	—	13.000.000 —
Cap. n. 12. Forniture, spese ed acquisti	—	79.400.000 —
Cap. n. 13. Manutenzione del materiale rotabile	+	70.300.000 —

§ 7. — Servizio lavori.

Cap. n. 17. Personale	—	6.500.000 —
Cap. n. 18. Forniture, spese ed acquisti	+	750.000 —
Cap. n. 19. Manutenzione della linea	+	10.150.000 —

§ 7-*bis*. — Unità speciale " Elettrificazione "

Cap. n. 19-*bis*. Personale	—	1.700.000 —
Cap. n. 19-*ter*. Forniture, spese e acquisti	+	400.000 —
Cap. n 19-*quater*. Manutenzione degli impianti di elettrificazione	+	300.000 —

§ 8. — Linee secondarie a scartamento ridotto.

(Gruppo Sicilia).

Cap. n. 20. Personale	+	1.000 —
Cap. n. 21. Forniture, spese ed acquisti	—	1.450.000 —
Cap. n. 22. Manutenzione materiale rotabile	+	349.000 —
Cap. n. 23. Manutenzione della linea	+	100.000 —

§ 9. — Ferrovie Sarde.

Cap. n. 23-*bis*. Personale	—	1.700.000 —
Cap. n. 23-*ter*. Forniture, spese ed acquisti	+	2.450.000 —
Cap. n. 23-*quater*. Manutenzione materiale rotabile . . .	+	1.050.000
Cap. n. 23-*quinquies*. Manutenzione della linea.	+	450.000 —

§ 10. — Navigazione dello stretto di Messina.

Cap. n. 23-*sexies*. Personale	—	450.000 —
Cap. n. 23-*septies*. Forniture, spese ed acquisti	—	800.000 —

§ 11. — **Spese generali dell'Amministrazione.**

Cap. n. 25. Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi . + 450.000 —
Cap. n. 26. — Imposte e tasse . . . . — 400.000 —
Cap. n. 27-*bis*. Annualità corrispondente all'integrazione a carico dell'Amministrazione per le pensioni liquidate con decorrenze posteriori al 1° aprile 1919 . . . . + 20.000.000 —
Cap. n. 27-*ter*. Contributo dell'Amministrazione o delle cessate Amministrazioni ferroviarie o di altre Amministrazioni private in rapporto agli assegni del personale . + 110.000 —
Cap. n. 29. Spese per assegni e indennità diverse al personale + 2.100.000 —
Cap. n. 31. Assegni di esonero, ecc. . . . . + 300.000 —
Cap. n. 33. Premi di cointeressenza al personale, ecc. . . . — 800.000 —
Cap. n. 34. Oblazioni e sussidi al personale . . . . . — 550.000 —
Cap. n. 35. Spese per il servizio sanitario (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . + 1.400.000 —
Cap. n. 38. Indennizzi . . . . + 25.000 —
Cap. n. 39. Provvigioni e compensi alle Agenzie italiane ed estere . . . . + 50.000 —
Cap. n. 40. Spese per la sorveglianza dei trasporti . . . . + 100.000 —
Cap. n. 41. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre Amministrazioni . . . . + 700.0000 —
Cap. n. 42. Compensi ad Amministrazioni ferroviarie pei servizi coi loro treni . . . . — 100.000 —
Cap. n. 43. Spese eventuali . . . . + 43.000.000 —

§ 13. — **Servizi secondari.**

Cap. n. 44. Servizi della gestione marittima di Genova-Molo + 650.000 —
Cap. n. 45. Gestione marittima di Genova-Molo vecchio . + 2.350.000 —

Sezione II. — Spese complementari

Cap. n. 47. Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore . . . . + 8.700.000 —
Cap. n. 48. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento . . . . — 16.000.000 —

Sezione III. — Spese accessorie.

§ 1. — **Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria.**

Cap. n. 52. Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento . . . . + 3.240.000 —
Cap. n. 53. Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria ecc . . . . + 4.100.000 —

Cap. n. 54. Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie ecc.	—	12.500.000 —
Cap. n. 55. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione	+	360.000 —
Cap. n. 57. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori	+	700.000 —
Cap. n. 59. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spesa sostenuta per impianti e lavori di carattere patrimoniale	—	500.000 —
Cap. n. 60. Elettrificazione delle linee	+	600.000 —

§ 2. — **Spese accessorie estranee alla Azienda ferroviaria e avanzo di gestione.**

Cap. n. 62. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale	—	6.500.000 —
Totale del titolo I . . .	+	66.195.000 —

Titolo II. — *Parte straordinaria.*

Cap. n. 66. Acquisto di materiale rotabile	+	32.570.000 —
Cap. n. 67. — Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti (denominazione variata)	+	1.000.000 —
Cap. n. 68. Materiale di esercizio in aumento di dotazione .	+	10.700.000 —
Cap. n. 69. Lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili	—	10.700.000 —
Cap. n. 69 bis (di nuova istituzione). Lavori di elettrificazione delle linee	+	16.000.000 —
Totale del titolo II . . .	+	49.570.000 —

Titolo V. — *Gestione del fondo pensioni e sussidi.*

Cap. n. 86. Pensioni	+	54.000.000 —
Cap. n. 88. Concorso nelle spese del servizio sanitario (capitolo soppresso)	—	400.000 —
Cap. n. 90. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione, ecc.	—	37.030.000 —
Totale del titolo V . . .	+	16.570.000 —
Totale generale delle variazioni della spesa . . .	+	132.335.000 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro del tesoro
DE NAVA.

Il ministro dei lavori pubblici
MICHELI.

REGIO DECRETO-LEGGE 22 *dicembre* 1921, *n.* 1870, *che abroga taluni decreti Regi e Luogotenenziali contenenti provvedimenti diretti a fronteggiare lo stato anormale di servizio nel porto di Genova durante la guerra e la devoluzione della vendita delle merci abbandonate* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 27 aprile 1915, n. 569, e i decreti Luogotenenziali 28 ottobre 1915, n. 1590, e 8 ottobre 1916, n. 1491, riguardanti provvedimenti diretti a fronteggiare lo stato anormale di servizio nel porto di Genova e la devoluzione delle somme ricavate dalla vendita delle merci abbandonate effettuata dal Consorzio autonomo del porto stesso;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono abrogati, a decorrere dal 1° gennaio 1922, il R. decreto 27 aprile 1915, n. 509, e i decreti Luogotenenziali 28 ottobre 1915, n. 1590, e 8 ottobre 1916, n. 1491, riguardanti provvedimenti diretti a fronteggiare lo stato anormale di servizio nel porto di Genova e la devoluzione delle somme ricavate dalla vendita delle merci abbandonate effettuata dal Consorzio autonomo del porto.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 gennaio 1922 n. 3.

del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 dicembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

DECRETO MINISTERIALE 18 *dicembre* 1921, *concernente il riparto dell'Alta e Media Italia in quattro regioni elettriche, e la nomina dei relativi commissari* (1).

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Visto il R. decreto-legge 1° dicembre 1921, n. 1653;
Sentita la 2ª sezione del Consiglio superiore delle acque;
Di concerto con i ministri pei lavori pubblici, per l'industria e commercio e per il lavoro e la previdenza sociale:

DECRETA:

Art. 1.

Agli effetti della determinazione della competenza territoriale dei Commissari di cui all'art. 4 del R. decreto-legge su citato vengono per ora costituite le seguenti regioni elettriche:

1° Piemonte-Liguria. Ne fanno parte i territori delle provincie di Torino, Cuneo, Porto Maurizio, Genova e di parte delle provincie di Novara e Alessandria;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 gennaio 1921, n. 1.

2° Lombardia. Ne fanno parte, oltre i territori di tutte le provincie che costituiscono la Lombardia, anche quelli delle provincie di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena e parte dei territori delle provincie di Novara, Alessandria e Bologna;

3° Veneto. Ne fanno parte, oltre i territori di tutte le provincie che costituiscono il Veneto, la Venezia Tridentina e la Venezia Giulia, anche quelli della provincia di Ferrara e parte di quelli delle provincie di Bologna e Ravenna.

4° Toscana. Comprende i territori di tutte le provincie e della Toscana.

Art. 2.

Sono nominati i seguenti commissari regionali:

per la 1ª regione: l'ing. comm. Elvio Soleri, prof. del R. Politecnico di Torino;

per la 2ª regione: l'ing. Angelo Omodeo;

per la 3ª regione: l'ing. comm. Lorenzo Ferraris, prof. del R. Politecnico di Torino;

per la 4ª regione: le funzioni di commissario sono temporaneamente assegnate al commissario della 2ª regione, ing. Angelo Omodeo.

I Commissari definiranno di comune accordo la delimitazione precisa delle singole regioni nelle zone finitime.

Roma, 18 dicembre 1921.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri.
BONOMI.

Il Ministro dei lavori pubblici
MICHELI.

Il Ministro per l'industria e commercio.
BELOTTI.

Il Ministro del lavoro e la previdenza sociale
BENEDUCE.

Decreto Ministeriale 25 *dicembre* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 63 lett. *b)* della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. decreto-legge 10 marzo 1921, n. 289, e l'art 64 della legge stessa;

Su deliberazione del ministro dell'interno;

DECRETA:

Il gr. uff. dott. Giuseppe SPANO, Prefetto del Regno, reggente la Direzione Generale delle Carceri e dei Riformatori, è nominato membro del Consiglio Generale del traffico, quale rappresentante del Ministero dell'interno, in sostituzione del gr. uff. dottor Arnaldo DE SIMONE che cessa dalla carica in seguito all'avvenuta sua nomina a Consigliere di Stato.

Roma, 25 dicembre 1921.

Il ministro: MICHELI.

Decreto ministeriale 31 *dicembre* 1921, *col quale viene revocato ogni divieto di trasporto di salme di militari caduti in guerra* (1).

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Veduti i RR. decreti 2 settembre 1919, n. 1505, 15 aprile 1920, n. 497, e 24 febbraio 1921, n. 210, coi quali si dichiara la cessazio-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 gennaio 1922, n. 4

ne dello stato di guerra nelle provincie di Sondrio, Verona, Padova, Mantova, Brescia, Vicenza, Venezia, Udine, Belluno, nella Venezia Tridentina e nella Venezia Giulia, mantenendovi il divieto del trasporto di salme;

Veduti i decreti Ministeriali 4 giugno 1920 e 7 maggio 1921, con i quali il divieto del trasporto delle salme di militari veniva revocato nelle provincie di Sondrio, Verona, Padova, Mantova, Brescia, Vicenza (ad eccezione del territorio del circondario di Asiago e dei comuni di Salcedo, Crosara, Conco, Valrovina, Valstagna, Cismon, Campolongo, San Nazario, Solagna), Treviso (ad eccezione del territorio dei comuni di Borgo, Crespano Veneto, Posagno, Cavaso, Pederobba e di tutti quelli sulla sinistra del Piave), Venezia e nella Venezia Tridentina, ad eccezione del territorio dei distretti di Cavalese, Fiera di Primiero e Cortina d'Ampezzo; e veniva invece mantenuto nelle provincie di Belluno, Udine e nella Venezia Giulia e per le salme dei militari morti in guerra sulle fronti estere e nelle colonie;

Sentito il parere della Commissione nazionale per le onoranze ai caduti in guerra;

Ritenuto che sono venute a mancare le speciali esigenze di polizia mortuaria, che determinarono il mantenimento del divieto del trasporto di salme di militari nelle anzidette zone:

DECRETA:

Il divieto del trasporto di salme di militari di cui ai decreti surricordati è revocato. I trasporti stessi saranno pertanto subordinati all'osservanza delle norme del regolamento di polizia mortuaria 25 luglio 1892, n. 448.

Roma, 31 dicembre 1921.

Il Ministro dell'interno
BONOMI.

Il Ministro della guerra
GASPAROTTO.

Pa-
lla
di-

21,
va
va,
di
al-
ad
o,
el
r-
n-
o,
n

n-

L
o

Ordine di servizio N. 3.

Esercizio col sistema di blocco fra Napoli C. e Torre A. C.

Con le circolari del Compartimento Napoli n. 10-1918 in data 6 agosto 1918, n. 9-1921 in data 22 maggio 1921, n. 18-1921 in data 1 ottobre 1921 è stato provveduto ad attivare successivamente sui tronchi *Torre del Greco- Torre Annunziata Centrale; Napoli Centrale-S. Giovanni a Teduccio e S. Giovanni a Teduccio-Torre del Greco* della linea Napoli-Potenza l'esercizio col sistema di blocco assoluto elettromeccanico nei due sensi di marcia dei treni.

Il tratto Napoli Centrale-Torre Annunziata Centrale, resta così diviso in n. 8 sezioni, mediante n. 9 posti di blocco, di cui 8 in stazione ed uno intermedio (Cava Villa Inglese) situati come segue:

Posto di blocco n. 1. — Posto di manovra B (Pasconcello) di Napoli Centrale, Km. 0 + 570.79.

Id. id. » 2. — Posto di manovra C (Doppio bivio Sperone sud) di Napoli Centrale, chilometro 2+078.40.

Id. id. » 3. — Posto di manovra lato Napoli di S. Giovanni a Teduccio, Km. 4 + 235.

Id. id. » 4. — Posto di manovra lato Salerno di S. Giovanni a Teduccio, Km. 4 + 576.

Id. id. » 5. — Stazione di Portici, Km. 7+642.

Id. id. » 6. — Stazione Torre del Greco, Km. 11 + 115.

Id. id. » 7. — Cava Villa Inglese, Km. 16 + 471.

Id. id. » 8. — Stazione di Torre Annunziata Città, chilometro 19+951.

Id. id. » 9. — Cabina B di Torre Annunziata Centrale Km. 21 + 124.

Nelle suddette circolari sono specificati i segnali manovrati da ogni posto.

Ordine di servizio N. 4.

Estensione di servizio nella fermata di Cassano Irpino.

Dal 20 ottobre 1921 il servizio merci a grande e piccola velocità nella fermata di Cassano Irpino è stato esteso ai trasporti a carro completo.

La predetta fermata è stata provvista dei seguenti impianti:

1° Un binario di carico e scarico della lunghezza di m. 165 (compresa l'asta di sicurezza situata sul prolungamento del binario stesso) fronteggiato per m. 42 da apposito piano caricatore.

Il binario suddetto è allacciato al binario di corsa mediante due comunicazioni semplici disposte in senso inverso.

2° Un magazzino merci costituito da due ambienti delle dimensioni complessive di m. 9,80 + 4,55.

3° Due semafori di 2ª categoria ubicati ai km. 40 + 346 e 41 + 960 proteggenti la fermata, manovrati da un apparecchio a manovelle equilibrate addossate al F. V.

I quattro deviatoi costituenti gli allacciamenti di cui al punto 1°) sono assicurati da fermascambi F. S.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 19, di contro al nome di Cassano Irpino, nelle colonne 8 e 10, alle lettere G e O si dovrà aggiungere il richiamo (13) e nella colonna 16 esporre la lettera F.

In calce alla pagina stessa si dovrà riportare la nota seguente:

(13) *Ammessa anche ai trasporti a carro completo.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 2.

Vendita agli agenti a prezzo ridotto delle nuove condizioni e tariffe.

L'Amministrazione è venuta nella decisione di cedere le nuove Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose, al prezzo ridotto

del 20 per cento, agli agenti del Servizio Movimento e Traffico che, non essendo addetti alla tassazione od alla trattazione di reclami in modo permanente, intendano tuttavia consultarle anche per tenersi al corrente nella eventualità di essere adibiti al servizio delle gestioni.

Premesso che è disponibile una limitata quantità delle nuove Condizioni e tariffe, si avverte che chi desidera acquistarle deve farne domanda scritta spiegando le ragioni per le quali intende consultare la pubblicazione.

Le domande debbono essere trasmesse alla propria Divisione, la quale deve inviarle al Controllo Viaggiatori e Bagagli in Firenze non più tardi del 31 gennaio 1922, esprimendo il proprio parere.

Le domande fatte dopo il 31 gennaio 1922 non saranno prese in considerazione.

Coloro che hanno già fatto domanda di acquisto delle nuove tariffe debbono rinnovarla.

Circolare N. 3.

Veicoli in corso di marcatura.

Sono in corso di marcatura numerosi veicoli ai quali viene assegnato un numero formato da cinque cifre per le carrozze e bagagliai e da sette per i carri, la prima delle quali cifre è sempre sette.

I numeri che vengono assegnati ai veicoli delle varie serie sono i seguenti:

Carrozze di	I.	cl. senza	ritirata	Serie	A	- da 71.000 a 71.499
»	I.	» con	»	»	»	- da 71.500 a 71.999
»	II.	» senza	»	»	B	- da 72.000 a 72.499
»	II.	» con	»	»	»	- da 72.500 a 72.999
»	III.	» senza	»	»	C	- da 73.000 a 73.999
»	III.	» con	»	»	»	- da 74.000 a 74.999

Carrozze miste di I e II classe senza ritirata - Serie A e B da 75.000 a 75.499;

Carrozze miste di I e II classe con ritirata - Serie A e B da 75.500 a 75.999:

Carrozze miste diverse (la serie è AC, BC, ABC, ecc. secondo il tipo della carrozza non è fatta distinzione circa l'esistenza o no della ritirata) da 76.000 a 76.999.

Bagagliai ordinari - serie D da 78.000 a 78.999;
Bagagliai posta - serie DU da 79.000 a 79.999;
Carri chiusi - serie F da 7.100.000 a 7.199.999;
» » - » G da 7.200.000 a 7.299.999;
» » - » H da 7.300.000 a 7.399.999;

Carri a sponde alte - serie L. Lo. LI ed LIo da 7.400.000 a 7.499.999
» serbatoi - serie M da 7.500.000 a 7.599.999
» a sponde basse - serie P da 7.600.000 a 7.649.999
» senza sponde - serie Po da 7.650.000 a 7.699.999
» a bilico - serie Q da 7.700.000 a 7.799.999

Alle carrozze e carri con freno a vite vengono assegnati numeri con la cifra delle centinaia pari; a quelli senza freno a vite, anche se muniti di freno continuo vengono assegnati numeri con la cifra delle centinaia dispari.

I veicoli con freno a leva, o agente su una sola sala, o con freno disposto in modo tale da poter essere utilizzato soltanto durante le manovre, si considerano senza freno.

Nessuna speciale distinzione viene fatta nell'assegnazione del numero ai bagagli.

I veicoli in questione portano la sigla F. S. e tutte le inscrizioni e segni convenzionali che esistono sugli altri veicoli appartenenti alla nostra Amministrazione.

L'utilizzazione di detti veicoli non richiede norme speciali.

I veicoli che non soddisfano alla sagoma limite italiana hanno altresì una striscia bianca dipinta all'angolo inferiore sinistro della cassa; essi devono circolare esclusivamente sulle linee oltre i vecchi confini e su quelle Ala-Verona-; Verona-Vicenza-Padova Mestre: Vicenza-Castelfranco V.-Treviso; Treviso-Casarsa-Udine; Udine-Cormons.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42 43 44 45 *e* 46 *e ai Controllori del Materiale.*

Comunicazioni.

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE

Legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal decreto Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 370.

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 41 del 13 ottobre 1921, la Giunta dell'Opera di Previdenza ha approvato, a tutto il 31 dicembre 1921, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° ottobre 1921 a tutto il 31 dicembre 1921.	907	17.844.447.64	182	1.442.785,31	144	95.388 —	10	5.880 —	13	521,31	2	143,93
Aggiungendo quelle approvate dal 1° luglio 1921 al 30 settembre 1921.	457	5.231.142,18	158	497.388,15	119	74.653 —	9	5.286 —	2	60,33	—	—
Si ha un totale nell'esercizio 1921-1922.	1364	23.075.589,82	340	1.940.173,46	263	170.041 —	19	11.166 —	15	581,64	2	143,93

Sulla disponibilità dell'Opera furono approvate dal Comitato, dopo il 30 settembre 1921, le seguenti concessioni:

1. — SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI.

(Art. 1, n. 2, lett. *c*, della legge).

1) MARIA-ISABELLA, GIUSEPPE e FRANCESCO, orfani dell'operaio di 2ª categoria pensionato ZIZZA Giovanni (1813): L. 360 annue con decorrenza 1° luglio 1921.

2. — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI.

(Art. 1, n. 3, lett. *e*, della legge).

1) ADRIANO Maria Teresa, suocera del deviatore CORINO Gio. Batta (72473): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° agosto 1921.

2) GARRI Irma, vedova dell'operaio di 3ª categoria CELSI Amerigo (169537): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1921 e fino al 30 giugno 1926.

3) MAZZINI Maddalena, vedova del deviatore CALZA Omobono (36687): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1921 e fino al 31 luglio 1927, semprechè il figlio PIETRO continui a rimanere ricoverato nell'Orfanotrofio di Cremona a spese del Comune di Acquanegra, e la vedova debba a questo corrispondere una quota giornaliera a titolo di concorso nella spesa di mantenimento dell'orfano.

4) MATTEUCCI Maria, madre dell'operaio di 1ª categoria BENCINI Guido (159250): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza 1° ottobre 1921.

5) CAVALIERE Genoveffa, figlia del fuochista pensionato GENEROSO (15369): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1921 e fino al 30 giugno 1931.

6) BONACCI Ottavia Edvige, madre del cantoniere VALORI Ettore (204520): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza 1° settembre 1921.

7) ANTONUCCI Clarice, sorella dell'ispettore principale pensionato ENRICO (8543): L. 360 annue vitalizie, con decorrenza 1° ottobre 1921.

8) PAZZAGLIA Maria, vedova del manovale ROSSI Bartolomeo (175077): L. 600 annue, con decorrenza 1° luglio 1921, e fino al 30 giugno 1929;

9) RONCHI Marianna, vedova del fuochista BERTINI Pasquale (141449): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1921 e fino al 30 giugno 1929.

10) BONANNO Maria, vedova dell'aiutante applicato SAGONE Carlo (165383): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1921 e fino al 31 luglio 1927.

11) GARDELLA Clotilde, vedova dell'aiutante applicato ZAPPACOSTA Giuseppe (151255): L. 300 annue, con decorrenza 1° novembre 1921, e fino al 31 ottobre 1927.

3. — RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE. (Art. 2, penultimo capoverso della legge).

1) MARIA, orfana del macchinista PIEGARI Nicola (124693).

2) CARMELA, orfana del cantoniere ZENATI Egidio (158349).

3) ARMANDO, orfano del capo manovra ALESSANDRI Enrico (66587).

4) ATTILIO, orfano del capo squadra operai SAPONARO Saverio (28713);

5) ALESSANDRO, orfano del guardiano COTTI Adolfo (131339);

6) ARMANDO, orfano del conduttore capo CARUMANI Ernesto (86311);

7) REMO, orfano del commesso di 2ª classe GALIAZZO Giuseppe (38606);

8) BIANCA, orfana dell'assistente di staz. di 2ª classe RIZZI Angelo (145742);

9) ANNA, orfana del segretario di 1ª classe GIANNINI Guido (30419);

10) GUIDO, orfano del cantoniere PASCARELLA Domenico (112331);

11) RICCARDO, orfano del conduttore pensionato GENTILE Quarto (112610);

12) AMEDEO, orfano del cantoniere MASI Antonio (152982);

13) GIULIO, orfano dell'operaio di 1ª categoria DI CICCO Antonio (114361);

14) GIOVANNI, orfano del capo deposito di 3° grado VIOLINI Galileo (81188);

15) FERRERO, orfano del fuochista MATTEINI Dino (118483);

16) ALFIO, orfano dell'operaio di 3ª categoria MESSINA Prospero (158077);

17) GIUSEPPE, orfano del guardafreno POMPILIO Emilio (112056);

18) MARIO, orfano dell'applicato BUONOCORE Fortunato (110684);

19) MARIO, orfano dell'applicato MANERA Pasquale (77823);

20) FIORE, orfano del deviatore PALLINI Felice (33734);

21) GIUSEPPE, orfano del cantoniere MARTINO Biagio (140637);

22) GIACOMO, orfano del manuale MARTORANA Francesco (172244);

23) ALFREDO, orfano del medico FAGA dott. Aristide (107811);

24) SALVATORE, orfano del guardiano COMMISO Rocco (70440);

25) SANTO, orfano del cantoniere SCOZZARO Calogero (164395);

26) ORAZIO, orfano del capo squadra cantonieri PAPPALARDO Gaetano (5186);

27) FRANCESCO, orfano dell'operaio di 3ª categoria BOCCA Alberto (150970);

28) SALVATORE, orfano del macchinista t. v. de ANGELIS Giovanni Giuseppe (125338);

29) FRANCESCO, orfano del manovale BARBINO Giuseppe (150484);

30) MICHELE, orfano del cantoniere DI SANTE MAROLLI Vito Antonio (124681);

31) ANTONIETTA, orfana del guardiano BAGNASCO Angelo (107237);

32) ADELMO, orfano del deviatore ONORI Giovanni (29917);

33) EZIO, orfano della guardia di stazione GIANNONI Alessandro (32194);

34) FRANCESCO-PAOLO, orfano dell'operaio di 2ª categoria SCATTIGNO Vincenzo (151251);

35) SPERINO, orfano del manovratore PORTA Achille (103896);

36) SILVIO, orfano del capo gestione di 2ª classe ROCCA ANGELO (113853);

37) OMOBONO, orfano dell'applicato BARGONI Angelo (40467);

38) ALDO, orfano del capo conduttore SALVDORI Calisto (86026);

4. — REVOCHE DI CONCESSIONI DI RICOVERO DI ORFANI, GIÀ APPROVATE A FAVORE DI:

1) DOMENICO, orfano del cantoniere BALZANO Antonio (154499); (vedi Bollettino n. 41 del 13 ottobre 1921).

2) GENNARO, orfano del cantoniere PASCARELLA Domenico (112331); (vedi bollettino n. 15 del 14 aprile 1921).

3) TOMMASO, orfano del guardiano COMMISSO Rocco (70440); (vedi Bollettino n. 28 del 14 luglio 1921).

4) LUIGI, orfano dell'accenditore DE ANGELIS Antonio (120705); (vedi Bollettino n. 15 del 14 aprile 1921).

NOMINE DI PATRONI.

Giusta l'articolo 8 del regolamento per il funzionamento dell'Opera di previdenza, furono dal Comitato nominati i seguenti

Patroni, cui venne affidata l'assistenza di orfani dei quali l'Opera stessa ha cura:

A TREVIGLIO, il signor ROSATTI cav. Ferruccio, capo stazione principale, di quella stazione;

A BARI, il signor PETROSILLO Raffaello, segretario capo nel locale ufficio del Capo Compartimento.

A BERGAMO, il signor BELLUCCI cav. Guglielmo, ispettore di quel riparto movimento.

DONAZIONI.

Da alcuni funzionari ed impiegati della Divisione materiale e trazione di Bologna, è stata versata, a favore dell'Opera di previdenza la somma di lire 100, fra essi raccolta per onorare la memoria della signora Teresa BOLLA, moglie dell'ing. capo signor CONFALONIERI ing. comm. Marsilio.

Dal presidente del Comitato sezionale dell'Unione funzionari FF. SS., e dai delegati del Collegio sindacato nazionale ingegneri ferroviari italiani, è stata versata, a favore dell'opera di previdenza, la somma di lire 720, raccolta con sottoscrizione fra gli inscritti a dette Associazioni, per onorare la memoria dell'ingegnere principale RICCI CURBASTRO ing. cav. Giuseppe.

Dal signor LAMMA Emilio, capo stazione di Chiavari, è stata versata, a favore dell'Opera di previdenza, la somma di L. 272.15, raccolta fra il personale addetto a quella stazione, quale generosa rinunzia alle frazioni di lira sugli stipendi e sulle paghe dei mesi di settembre e ottobre 1921.

Il Direttore generale

C. CROVA.

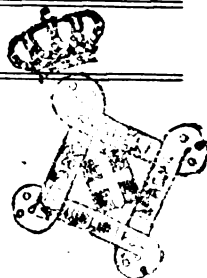
ANNO XV - N. 3

19 GENNAIO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3024) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

LEGGE 31 *dicembre* 1921, *n.* 1908, *che proroga il termine per la presentazione del rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario* 1920-1921 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il termine per la presentazione del rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato, fissato dall'art. 27 del testo unico della legge 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 3ª), è prorogato, per il rendiconto dell'esercizio 1920-921, a tutto il 31 maggio 1922.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 31 dicembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

DE NAVA.

Visto, *il guardasigilli*: RODINÒ.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 10 gennaio 1921, n. 7.

REGIO DECRETO-LEGGE 29 *dicembre* 1921, *n.* 1964, *che reca provvedimenti a favore dei pensionati civili e militari* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti i Nostri decreti 31 luglio 1919, n. 1304 e 7 settembre stesso anno, n. 1730;

Vista la legge 26 dicembre 1920, n. 1827;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ferme restando le concessioni autorizzate con i Regi decreti 31 luglio 1919, n. 1304 e 7 settembre stesso anno, n. 1730, e con la legge 29 dicembre 1920, n. 1827, sarà corrisposto un assegno mensile in ragione di L. 840 annue:

a) ai funzionari, militari, agenti ed operai già appartenenti all'Amministrazione dello Stato, provvisti di pensione ordinaria, sia o no privilegiata, non superiore alle L. 8000 annue lorde;

b) ai maestri elementari, già inscritti nei ruoli provinciali ai termini dell'articolo 43 della legge 4 giugno 1911, n. 487, e a tutti gli altri che percepiscono pensione a carico del Monte pensione per gli insegnanti nelle scuole pubbliche elementari.

L'assegno mensile predetto sarà corrisposto in ragion di lire 480 annue alle vedove, agli orfani e ai genitori pensionati dei funzionari, militari, agenti operai e maestri di cui alle lettere *a*) e *b*).

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 gennaio 1922, n. 10.

Art. 2.

Le disposizioni dell'articolo precedente si applicano anche ai pensionati e alle vedove che godano di un assegno continuativo a carico del fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato nonchè agli orfani di entrambi i genitori, provvisti di assegno temporaneo a carico del fondo medesimo, ai quali è altresì estesa la disposizione dell'articolo 2 della legge 26 dicembre 1920, n. 1827.

Art. 3.

Le disposizioni dei due precedenti articoli non sono applicabili a coloro che prestino opera retribuita presso le amministrazioni dello Stato o altre Amministrazioni pubbliche e che siano ufficiali richiamati dal congedo.

Quando però la retribuzione sia inferiore all'importo degli assegni concessi dal presente decreto e dalla legge 26 dicembre 1920, n. 1827, sarà corrisposta la differenza.

Art. 4.

Con decreti del Ministro del tesoro saranno inscritti in bilancio i fondi necessari per la esecuzione dell'articolo 1 del presente decreto.

I fondi riguardanti i maestri e le loro vedove e orfani che percepiscono pensioni a carico del Monte pensioni per gli insegnanti nelle scuole pubbliche elementari saranno stanziati a titolo di rimborso al Monte medesimo.

La spesa necessaria per la esecuzione del presente decreto nei rapporti dei pensionati e delle vedove, orfani e genitori di che all'art. 2, saranno a carico del fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato.

Art. 5.

Il presente decreto avrà vigore dal 1° dicembre 1921 fino a tutto l'esercizio finanziario 1922-23, e sarà presentato al Parlamento per esser convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 dicembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGGIO-DECRETO 29 *dicembre* 1921, *relativo alla nomina di un Consigliere di Amministrazione delle ferrovie dello Stato*,

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dal R. Decreto 28 giugno 1912, n. 728, avente vigore di legge, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' nominato Consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato, con effetto dal 1 gennaio 1922 il sig. gr.uff. avv. Innocenzo CORRAO, in sostituzione del comm. rag. Gaetano ALAGONA che cessa di carica, per compiuto sessennio, il 31 dicembre 1921.

Il nostro ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 29 dicembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

MICHELI — BONOMI.

Visto, *il guardasigilli*: RODINÒ.

Circolare N. 4.

Scritturazioni dei veicoli.

Si è rilevato che nelle scritturazioni dei veicoli, di cui la Circolare n. 17-1920, come pure nella compilazione dei fogli veicoli e nelle indicazioni sui documenti di trasporto, moltissime stazioni si limitano ad indicare il numero di servizio del veicolo, trascurandone sistematicamente la marca di proprietà (sigla), quantunque anche l'indicazione di questa sia esplicitamente richiesta da apposita colonna esistente nei rispettivi stampati.

Ricordato che, per effetto dei servizi cumulativi interni ed internazionali, si hanno in circolazione sulla rete anche moltissimi carri di altre ferrovie italiane ed estere, i cui numeri di servizio spesso coincidono fra loro e con quelli dei carri F. S., è evidente che i veicoli restano esattamente individuati soltanto quando, oltre al numero di servizio, se ne indica anche la marca di proprietà, come è appunto richiesto dagli stampati destinati alle scritturazioni dei veicoli e dall'apposito spazio esistente sulle lettere di vettura e sui vari documenti di scorta a veicoli o trasporti.

Allo scopo, pertanto, di eliminare i frequenti inconvenienti che si verificano nella ricerca di veicoli e di trasporti a causa della lamentata mancanza di indicazione della marca di proprietà, e nella considerazione che la maggior parte dei carri in circolazione sono F. S. *si fa tassativo obbligo alle stazioni tutte di indicare sempre nelle scritturazioni dei veicoli la precisa ed integrale marca di proprietà soltanto per ciascun veicolo di altra ferrovia sia italiana che estera*, - e quindi tale indicazione va fatta oltre che sui bollettini di scorta mod. M-130^a^, anche sui fogli veicoli, registri M. 218^a^, M. 218^b^, M. 233, rapporti M. 234, libretti M. 235 e su qualsiasi altro documento o stampato su cui debba praticarsi l'indicazione di un veicolo - avvertendo, inoltre che, fin che si avranno in circolazione, anche i veicoli del bottino di guerra portanti la marca F. S. (B), dovrà indicarsi anche quest'ultima.

Di conseguenza, i carri F. S. saranno quelli che nelle scritturazioni dei veicoli non avranno alcuna indicazione di marca di proprietà.

Quanto però alla indicazione del veicolo sulle lettere di porto sulle specifiche di carico e sui documenti di trasporto in genere, si dovrà continuare ad esporre nell'apposito spazio la marca di proprietà anche per i carri F. S.

Agli Ispettori delle Divisioni e dei Riparti Movimento e Traffico ed in particolar modo ai Revisori spetta di accertare con frequenti verifiche che la presente disposizione sia strettamente osservata, tenendo presente che di eventuale inosservanza dovranno tenersi responsabili anche i Capi stazione e Capi gestione, e che da parte del Servizio Movimento e Traffico saranno effettuate in proposito opportune verifiche.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7 e 18.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Errata-corrige.

Nello specchietto dell'Ordine di servizio N. 197 (Circoscrizione Riparti d'ispezione materiale e trazione) pubblicato a pag. 829 del Bollettino ufficiale N. 52-1921, nella colonna « *Depositi con dotazione locomotive* » (sotto il Deposito di Lecco TE devesi aggiungere Lecco T. V. come appartenente allo stesso Riparto « IV Lecco » del Compartimento di Milano.

Nello stesso specchietto, i Depositi locomotive e le squadre di rialzo di Brindisi e di Lecce, debbono essere assegnati al « Riparto IV Brindisi » anzichè al « Riparto II Foggia ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L.	12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio personale e Affari generali, ufficio 5º, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1º gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore, chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV - N. 4 26 GENNAIO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(3140) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Regio decreto 5 *gennaio* 1922, *n.* 6, *contenente disposizioni circa il servizio postale, telegrafico e telefonico nei giorni festivi* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale 26 gennaio 1919, n. 67;
Vista la legge 13 agosto 1921, n. 1080;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le poste ed i telegrafi, di concerto col Comitato ministeriale costituito ai sensi della legge predetta;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Le disposizioni di cui al decreto Luogotenenziale 26 gennaio 1919, n. 67, ed in genere tutte le norme riguardanti i giorni festivi, si applicano, per quanto si riferisce ai servizi ed al personale della posta, del telegrafo e del telefono, soltanto nei giorni di domenica e delle feste previste dal R. decreto 4 agosto 1913, n. 1027.

Negli altri giorni, comunque dichiarati festivi, nelle domeniche che precedano o seguano immediatamente una delle altre feste di cui al decreto suindicato, si applicano, tanto per le tariffe quanto per i servizi e per il personale, le norme riguardanti i giorni feriali.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 gennaio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

De Nava — Giuffrida.

Visto, il guardasigilli: Rodinò.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 gennaio 1922, n. 17.

DECRETO MINISTERIALE 31 *dicembre* 1921, *concernente le norme per l'assegnazione dei contributi statali alle cooperative edili ferroviarie e la equa determinazione dei prezzi per la costruzione di case popolari ed economiche* (1).

IL MINISTRO
DEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 32 della legge 20 agosto 1921, n. 1177;
Visto l'art. 15 del R. decreto 8 novembre 1921, n. 1636;
Sentito il ministro per l'industria ed il commercio:

DECRETA:

Le Cooperative edilizie ferroviarie per quanto concerne l'assegnazione dei contributi statali e la equa determinazione dei prezzi per la costruzione di case popolari ed economiche adotteranno le norme contenute nel R. decreto 8 novembre 1921, n. 1636, applicandole nel modo qui appresso indicato:

CAPO I.

Criteri per l'assegnazione dei contributi.

Art. 1.

Per ogni regione si sommerà l'importo dei capitali pei quali le Cooperative edilizie ferroviarie hanno avanzato domanda entro il termine di legge del 31 marzo 1921, senza tener conto se siano state o no soddisfatte.

Prendendo a base la somma dei capitali come sopra calcolati, si determinerà la quota proporzionale che competerebbe ad ogni regione sulla somma di L. 15.100.000 (sebbene già in parte erogata) che rappresenta la totalità dei fondi assegnati pel pagamento dei contributi statali, dall'art. 5 della legge 5 ottobre 1920, n. 1432, dall'art. 1, comma 2°, della legge 7 aprile 1921, n. 463, e dall'art. 28, lettera *c*) della legge 20 agosto 1921, n. 1177.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 gennaio 1922, n. 16.

Dalla quota di competenza di ogni regione si dedurrà la somma dei contributi già concessi alla regione stessa, nonchè quella per i mutui suppletivi indispensabili per ultimare le costruzioni in corso e la cifra residuale rappresenterà il contingente regionale.

Questo contingente sarà però ridotto per le regioni che, tenuto anche conto dei mutui ad esse concesse col contributo statale tratto dal fondo generale di 15 milioni stanziato nel bilancio del Ministero dell'industria anteriormente alla legge 5 ottobre 1920, n. 1432, verrebbero ad avere assegnati capitali per un ammontare di più di 40 milioni.

Tale riduzione sarà fatta proporzionalmente all'ammontare dei capitali suddetti e sarà tale da conseguire il completo finanziamento delle regioni meno dotate entro i limiti delle domande presentate a tutto il 31 marzo 1921.

Il piano di assegnazione dei contributi alle singole regioni in base ai criteri di calcolo sopra indicati risulta dalla tabella allegata al presente decreto.

Art. 2.

Per rendere possibile l'accoglimento del magigor numero delle domande meritevoli di considerazione, l'importo dei progetti presentati da qualsiasi Cooperativa potrà essere limitato alle esigenze di un programma costruttivo di immediata attuazione su parere tecnico dei funzionari competenti e sentita la Commissione per l'edilizia popolare ed economica istituita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Tuttavia entro i limiti del contingente regionale determinato in base alle disposizioni del precedente articolo, le domande presentate dalle varie Cooperative per somme non superiori a L. 500,000, potranno essere accolte per intero.

Il contingente regionale sarà erogato soddisfacendo, con riserva delle eventuali riduzioni di cui al presente articolo, le domande nel seguente ordine di precedenza:

1° quelle relative a Cooperative di centri ferroviari che non hanno avuto ancora nulla;

2° quelle di Cooperative di mutilati ed invalidi di guerra;

3° quelle di Cooperative per le quali alla data di pubblicazione del R. decreto 8 novembre 1921, n. 1636 abbiano iniziato le costruzioni o abbiano acquistato l'area.

Art. 3.

Tutte le domande di Cooperative devono essere completate con l'invio alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato di un elenco dei soci che, a costruzioni finite, risulteranno assegnatari di alloggi con le indicazioni relative al grado, allo stipendio, o pensione e alle eventuali cessioni esistenti.

Art. 4.

I provvedimenti che importino gestione dei fondi assegnati per concorrere alla costruzione di case popolari ed economiche dalla legge 20 agosto 1921, n. 1177 e dai precedenti atti legislativi, saranno emessi sentito il parere della Commissione per la edilizia popolare ed economica istituita presso la direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Capo II.

Norme per mantenere i costi delle costruzioni finanziate in giusta relazione con quelli delle materie prime e della mano d'opera.

Art. 5.

L'aggiudicazione dei lavori di costruzione delle case da parte di Cooperative edilizie che godono del contributo dello Stato dovrà avvenire esclusivamente mediante gare ad offerte di prezzi od a ribasso sui prezzi stabiliti dalla stazione appaltante, escludendo qualunque forma di contratto a rimborso di spesa, fra almeno cinque Ditte, ed i capitolati speciali e gli atti definitivi di appalto dovranno riportare l'approvazione della Commissione per l'edilizia popolare ed economica istituita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Col preventivo benestare dell'Amministrazione ferroviaria, però, la gara potrà essere omessa per i generi di lavoro di secondaria importanza il cui ammontare non superi, nella sua interezza, le cinquantamila lire.

Art. 6.

Nei capitolati speciali che debbono far parte dei contratti di aggiudicazione dei lavori, di cui all'articolo precedente, dovranno essere indicati i prezzi unitari, di preferenza globali, riferiti al minor numero possibile di voci e comprendenti tutto quanto occorre per ciascun lavoro completamente finito.

L'amministrazione ferroviaria, ove non abbia altri elementi di raffronto, potrà chiedere che ai capitolati speciali predetti siano unite le analisi dei prezzi con tutti gli elementi necessari, almeno per le categorie di lavori che hanno maggiore importanza nell'appalto.

Dovrà essere prescritta la revisione dei prezzi a periodi non inferiori a sei mesi, nè superiori ad un anno; nelle revisioni dovrà però rimanere invariato il compenso all'Impresa per spese generali ed il suo beneficio quale risulta dal contratto, salvochè la revisione porti una diminuzione dei prezzi.

I nuovi prezzi concordati colle Imprese in seguito alle revisioni periodiche dovranno essere approvati dai Consigli di amministrazione delle Cooperative e dalla Commissione per l'edilizia popolare ed economica istituita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 7.

I compensi di progetto e di direzione dei lavori delle Cooperative edilizie che abbiano ottenuto il contributo dello Stato, quando vadano a carico dei mutui, dovranno riportare l'approvazione della suddetta Commissione.

Art. 8.

Quando i prezzi unitari elementari delle costruzioni delle cooperative edilizie aggiudicate con contratti anteriori alla data del presente decreto, per effetto delle successive revisioni abbiano raggiunti limiti non più in relazione con i conti delle mercedi e delle materie prime, potrà la Commissione per l'edilizia popolare ed economica istituita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato negare il nulla osta alle somministrazioni sui mutui fino a quando non siano stati concordati fra la Cooperativa e l'Impresa nuovi prezzi ritenuti equi dalla Commissione medesima.

Art. 9.

Intervenendo a favore di una Cooperativa una nuova concessione di mutuo e di contributo, le condizioni stipulate dalla medesima, tanto colle Imprese quanto colle Direzioni dei lavori, non possono estendersi ai nuovi mutui, sia che essi debbano servire a far fronte ai maggiori costi delle materie prime e della mano d'opera, sia che vengano destinati ad un ampliamento del programma costruttivo, senza l'autorizzazione della Commissione per l'edilizia popolare ed economica istituita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, che potrà prescrivere eventualmente nuove gare.

Art. 10.

I disegni definitivi delle costruzioni non potranno essere modificati senza speciale autorizzazione dell'anzidetta Commissione, la quale potrà disporre che la spesa per le varianti sia esclusa dal mutuo. Delle varianti d'una certa importanza sarà data comunicazione al Ministero per l'industria e commercio.

Art. 11.

Le cooperative edili ferroviarie che abbiano ottenuto mutui dovranno seguire le norme amministrative e contabili vigenti presso l'Amministrazione ferroviaria per la esecuzione dei propri lavori.

Art. 12.

La Commissione per l'edilizia popolare ed economica istituita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato è chiamata a deliberare oltre che nei casi tassativamente indicati nei precedenti articoli, su ogni altro

provvedimento concernente i contratti, i capitolati, i prezzi, da emanare in base alle disposizioni del presente capo.

Art. 13.

Le deliberazioni prese dalla suddetta Commissione in base al disposto degli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 del presente decreto, dovranno riportare il visto del direttore generale delle ferrovie dello Stato, ed essere comunicate al Ministero dell'industria e commercio agli effetti del contributo statale.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 31 dicembre 1921.

Il ministro: MICHELI.

ALLEGATO.

TABELLA di assegnazione delle disponibilità alle Cooperative edilizie ferroviarie, proposta dalla speciale Commissione per l'edilizia popolare ed economica istituita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (a norma dell'art. 15 del R. decreto n. 1636, dell'8 novembre 1921).

Le cifre sono espresse in milioni, decimi, centesimi e millesimi di milioni.

REGIONI	Mutui assegnati e deliberati — Con contributo di cui all'art. 30 del R. D. legge 30-XI-1919, numero 2318	Mutui assegnati e deliberati — Con contributo sui fondi riservati alle cooperative di ferrovieri	Mutui richiesti e non ancora concessi	Mutui suppletivi necessari per ultimare le costruzioni secondo i progetti approvati	Totale delle colonne 2-*bis*-3-4	Quota proporzionale sui fondi globali assegnati pel contributo governativo	Contributi assegnati per mutui della colonna 2-*bis*	Contributi per mutui suppletivi della colonna 4	Totale contributi (7 + 8)	Contingente di contributo per nuove costruzioni e per mutui suppletivi assegnabili ad ogni regione (6-9)
1	2	2-*bis*	3	4	5	6	7	8	9	10
Piemonte	6.60	3.22	47.61	3.41	54.24	1.370	0.089	0.094	0.183	1.187
Lombardia	5.90	36.74	21.23	8.28	66.25	1.674	1.010	0.228	1.238	0.436
Veneto	—	6.10	30.80	2.82	39.72	1.003	0.168	0.077	0.245	0.758
Liguria	—	7.20	2.50	6.73	16.43	0.415	0.198	0.185	0.383	0.032
Emilia	2.00	1.90	27.43	1.20	30.53	0.771	0.052	0.033	0.085	0.686
Toscana	6.00	4.72	17.21	3.02	24.95	0.630	0.130	0.083	0.213	0.417
Marche	1.35	0.15	14.36	0.63	15.14	0.382	0.004	0.017	0.021	0.361
Umbria	—	—	4.80	—	4.80	0.121	—	—	—	0.121
Lazio	60.25	94.57	90.28	25.77	210.62	5.320	2.601	0.709	3.310	2.010
Abruzzo	—	5.50	8.00	4.84	18.34	0.463	0.151	0.133	0.284	0.179
Campania	—	34.43	29.18	15.16	78.77	1.990	0.947	0.417	1.364	0.626
Puglie	—	—	10.47	—	10.47	0.264	—	—	—	0.264
Basilicata	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Calabria	—	—	8.00	—	8.00	0.202	—	—	—	0.202
Sicilia	—	12.00	1.50	6.00	19.50	0.495	0.330	0.165	0.495	0.000
Sardegna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALI	82.10	206.53	313.37	77.86	597.76	15.100	5.680	2.141	7.821	7.279

N. B. — Nelle cifre della colonna 5 non sono compresi i mutui di cui alla colonna 2, perchè essendo stati accordati col contributo statale tratto dal fondo generale di 15 milioni stanziato nei bilancio del Ministero dell'industria e commercio anteriormente alla legge 5 ottobre 1920, n. 1432, furono già inclusi nella tabella allegata al R. decreto 8 novembre 1921, n. 1636. Nelle cifre della colonna 10 sono comprese anche le quote da assegnarsi a titolo di contributo sugli interessi capitalizzati di cui all'art. 33 della legge 20 agosto 1921, n. 1177.

Il ministro: MICHELI.

Ordine di servizio N. 5.

Estensione di servizio nella fermata di Marano Vicentino.

La fermata di Marano Vicentino, della linea Vicenza-Schio, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, nonchè a quello delle merci a piccola velocità a carro completo, dal 1° febbraio 1922 viene abilitata anche ai trasporti a grande velocità in collettame limitatamente alle spedizioni non superanti il peso di Kg. 50.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), a pagina 12, di contro al nome di Marano Vicentino si dovrà cancellare il richiamo (13) e aggiungere l'indicazione L O, e a pagina 18 all'annotazione (13) cancellare il nome di « Marano Vicentino ».

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) a pagina 34, di contro al nome della detta fermata, nella colonna 8, si dovrà esporre la lettera *G* col richiamo (3).

Nell'« Elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) a pagina 22 fra i nomi delle stazioni di Marano e Maratea si dovrà inserire:

Marano Vicentino /3/2/2/3/3/3/3/

Infine nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della rete delle Ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons, a pag. 20 fra i nomi delle stazioni di Marano e Maratea si dovrà inserire:

Marano Vicentino /79/119/96/242/204/182/

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Parte II — N. 4 - 26 gennaio 1922.

Circolare N. 1v

Gare di telegrafia pratica e di dattilografia da tenersi a Milano dal 26 maggio al 1° giugno 1922 in ricorrenza del 40° anniversario dell'apertura del Gottardo.

Dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi sono state indette delle gare di telegrafia e di dattilografia da tenersi a Milano dal 26 maggio al 1° giugno 1922 in ricorrenza del 40° anniversario dell'apertura del Gottardo. Alla sola gara di telegrafia potranno concorrere anche gli agenti ferroviari regolarmente abilitati al servizio telegrafico, fino al grado 9° compreso (esclusi i revisori al telegrafo).

Chi desidera prendere parte a detta gara dovrà far pervenire domanda scritta, entro il 15 febbraio 1922, alla propria Divisione Movimento e Traffico la quale, dopo una prima eliminazione in base alle informazioni che verranno fornite dai funzionari dei riparti tecnici e telegrafici, procederà, mediante appositi esperimenti pratici, alla scelta degli agenti che per capacità dimostrata risulteranno meglio in grado di superare la prova, e ne darà comunicazione, non più tardi del 15 marzo detto anno, al Servizio Movimento e Traffico che procederà, a sua volta, alle gare eliminatorie fra gli agenti che saranno proposti.

In base a tali gare eliminatorie da tenersi in località da destinarsi, verrà fatta la graduatoria degli idonei che, in numero complessivo non superiore a dodici, saranno ammessi a prendere parte alla gara.

Gli agenti non residenti nelle località suddette che prenderanno parte alle gare eliminatorie, nonchè quelli non residenti a Milano che saranno ammessi alla gara definitiva, verranno durante l'assenza dalla loro sede considerati in trasferta.

Gli agenti che intenderanno di concorrere dovranno essere, fin d'ora, dai competenti Uffici divisionari nonchè dalle stazioni, agevolati e facilitati nel miglior modo possibile, compatibilmente

con le esigenze del servizio, nelle esercitazioni necessarie onde perfezionarsi nel ricevimento e nella trasmissione.

Le norme ed i criteri che regoleranno detta gara saranno analoghi a quelli stabiliti per la precedente gara telegrafica nazionale tenutasi a Genova nell'ottobre del 1914, che si allegano alla presente.

Verrà fatto seguito comunicando il relativo programma-regolamento ed indicando la natura e l'entità dei diversi premi.

Il Direttore generale
C. CROVA.

NORME
per la gara telegrafica da tenersi a Milano
nel Maggio-Giugno 1922.

I.

Le gare si eseguiranno in due periodi: l'eliminatorio e il definitivo. Tali gare consisteranno nella trasmissione col tasto ordinario Morse e nel ricevimento a zona o ad udito con la macchina ricevente Morse e col Sounder.

II.

La gara verrà effettuata in due tempi non successivi.

La durata di ciascuno dei due tempi è fissata in 20 minuti per la trasmissione e 20 minuti per il ricevimento Morse.

III.

Nelle prove col sistema Morse la velocità non è limitata. Il testo per il ricevimento verrà trasmesso da un automatico Wheatstone e la velocità di tale trasmissione sarà scelta dal concorrente.

IV.

Il numero dei punti spettante a ciascun concorrente sarà calcolato, moltiplicando il numero delle parole e dei gruppi ricevuti e trasmessi a Morse complessivamente nei due tempi, per il coefficiente fissato dall'articolo seguente e deducendo, dal prodotto ottenuto, il totale dei punti corrispondenti agli errori commessi e non corretti nelle prove rispettive.

V.

Per il calcolo dei punti spettanti ai concorrenti nelle singole prove sarà assegnato un valore di 5 punti per ogni parola o gruppo di cifre o di lettere.

Costituiscono errore, le parole, i gruppi di lettere o di cifre omessi, od in qualsiasi modo alterati, e non corretti dall'operatore nel corso della prova.

La valutazione di ogni singolo errore sarà fatta nel modo seguente:

1° Per ciascuna parola o gruppo di lettere o di cifre alterati in una sola lettera o cifra, punti 12;

2° Per ciascuna parola o gruppo di lettere o di cifre alterati in due o più lettere o cifre, punti 15;

3° Per ciascuna parola o gruppo di lettere o di cifre omessi completamente, punti 18;

4° Per la non eseguita trasmissione di un intero foglio, di una linea intera o di parole comprese fra una parola di un rigo ed un'altra di un rigo seguente, punti 18;

5° Le parole omesse saranno sottratte dal totale delle parole trasmesse;

6° Per ogni segno di errore o di rettificazione effettuáto in modo diverso dalle norme regolamentari, punti 12;

7° Per una parola o più parole consecutive ripetute per errore, punti 12.

Le parole ripetute in seguito a correzioni o per errore non saranno comprese nel numero delle parole trasmesse.

VI.

Saranno esclusi dalle liste di classificazione:

a) quei concorrenti che nella gara Morse non fossero riusciti a trasmettere e ricevere complessivamente un numero di parole o di gruppi la cui valutazione non raggiungesse i 4000 punti;

b) quei concorrenti che avessero commessi errori non corretti la cui valutazione superasse i 400 punti complessivamente nelle prove Morse.

VII.

Nel sistema Morse i segnali della zona di riproduzione, ovvero le lettere, cifre, parole e gruppi che nei moduli di ricevimento sono illegibili, per difettosa od irregolare trasmissione, o per cattiva calligrafia sono calcolati come errori in base ai comma 1°, 2° e 3° dell'articolo 5°.

VIII.

Nella trasmissione Morse le cifre debbono trasmettersi coi segnali normali, non essendo ammessi quelli abbreviati, ad eccezione dello zero il quale può farsi con una sola linea.

Il segnale di errore è costituito da almeno otto punti.

Dopo il segnale di errore è obbligatorio ripetere l'ultima parola bene trasmessa e continuare da quella la trasmissione rettificata.

SENTENZA

Incendio attribuito all'esercizio ferroviario - Mancanza di colpa - Irresponsabilità.

La responsabilità della Ferrovia per gl'incendi verificati nei fondi latistanti alla sede stradale riposa sul coefficiente della colpa, e, questa non provata, vano è ricorrere alla teoria del danno obiettivo o della culpa in re ipsa, *non essendo codesti istituti di diritto ammessi dalla legge pratica.*

CORTE D'APPELLO. — Sentenza 14-22 novembre 1921 - Ferrovie Stato - Nigro (*Pres.* Amelio - *Rel.* Cuoco) (1).

FATTO.

Nigro Rubino, con atti 13 e 29 novembre 1919, nella qualità di rappresentante la Ditta F.lli Giovanni e Rubino Nigro, fece citare avanti il Tribunale di Matera l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, asserendo che il 21 settembre 1918, al passaggio di un treno nelle vicinanze della stazione di Calciano, e certamente per scintille uscite dalla locomotiva, si sviluppò un vasto incendio nelle campagne limitrofe alla strada ferrata, restando, fra l'altro, preda del fuoco seimila quintali di legna, provenienti dal taglio di 67 alberi di alto fusto, di proprietà della istante Ditta, cagionandole un danno di oltre lire trentamila, trattandosi di legna già preparata per farne carbone. Che, malgrado ripetute insistenze e trattative, la convenuta Amministrazione si è sempre negata all'indennizzo. Chiedevasi quindi la sua condanna al risarcimento dei danni.

(1) Ved. Cassazione Napoli, sentenza 23 maggio 1921, nel Bollettino 1921, IV, 127.

All'udienza, contestasi la lite, l'istante chiedeva abilitarsi a provare con testimoni i fatti articolati nella comparsa conclusionale; l'Amministrazione, a sua volta, eccepì che non poteva ritenersi responsabile dal danno, eventualmente cagionato dall'incendio, essendo principio universale di diritto che ove non vi è colpa, non può parlarsi di responsabilità; che l'esercizio ferroviario è un servizio di Stato, d'interesse generale; che la scienza non suggerisce altri mezzi per evitare la fuoruscita delle scintille tranne l'uso delle cuffie parascintille e delle griglie parascorie, di cui sono fornite tutte le locomotive dei treni in marcia. Che essendosi sviluppato l'incendio a ben 15 metri di distanza dalle rotaie, al di là della *precesa* fatta dall'Amministrazione ed in limitrofe proprietà dalla duchessa Revertera, cioè in una zona di 3000 metri coperta di erbe secche, confinante col fondo boscoso del Comune di Calciano, senza osservarsi tracce di precesa in questi due fondi, l'incendio deve attribuirsi a negligenza colpevole dell'istante Ditta, che pur avendo ivi ammassata gran quantità di combustibile, omise le cautele opportune, mentre l'Amministrazione, usando del suo diritto, adoprò ogni diligenza.

Il Tribunale, con sentenza 30 aprile - 18 maggio 1920, respinte le contrarie eccezioni, ammise la istante Ditta a provare con testimoni i fatti dedotti dalla medesima, cioè che l'incendio era stato prodotto da fuoruscita di scintille dal fumaiolo della locomotiva del treno in marcia, lungo la linea Calciano-Tricarico il 21 settembre 1918; entità del danno sofferto a causa dell'incendio.

Con atto 20 luglio 1920, ed in termine utile, appellava l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, rappresentata dal capo compartimento di Napoli, adducendo a motivo che il Tribunale, violando i principii di diritto, la legge e le sue stesse premesse, ritenne colpevole in sè l'incendio prodotto da scintille uscite dalla locomotiva di un treno in marcia e non fece obbligo allo istante Nigro di dare la prova della colpa dello appellante. Con salvezza di aggiungere e sviluppare altri motivi.

Portatosi il gravame alla cognizione della Corte, alla udienza i procuratori delle parti presero le soprascritte conclusioni.

DIRITTO.

Osserva che il Tribunale di Matera coll'impugnata sentenza, ritenne doversi affermare la responsabilità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per essersi accertato che il danno oggetto della vertenza fu cagionato e prodotto dal fatto colposo della *immissio in alienum*, consistente nello sprigionamento e nella fuoruscita delle scintille dal fumaiolo della locomotiva del treno in corsa, lungo il tratto della via ferrata, in tenimento di Calciano, contrada Vignali, nonostante la buona costruzione e la preesistenza delle cuffie parascintille.

Che il Tribunale così giudicando, fondò il suo giudizio circa l'obbligo del risarcimento in base al solo elemento oggettivo dannoso, senza il concorso dell'elemento soggettivo della colpa; mentre, riguardo all'appellante Amministrazione, la colpa deve escludersi per non aver trascurato di far uso delle cuffie parascintille e del congegno para-scorie mezzi di cautela prescritti dai regolamenti ferroviari; anche se tali apparecchi siansi, per avventura, mostrati insufficienti ad impedire un incendio.

Giusta gli insegnamenti della dottrina e la più recente giurisprudenza delle supreme Corti regolatrici, la Corte crede opportuno rilevare che per nostro diritto positivo, tranne alcuni casi tassativamente previsti dalla legge, come nelle ipotesi mentovate negli articoli 1154 e 1155 del codice civile, di regola non si ammette responsabilità per danno *extra contrattuale* senza il concorso dell'elemento soggettivo della colpa, non bastando il solo elemento obbiettivo. Or se, in vista degli articoli 1151 e 1152 del Codice civile l'indennizzo spetta sol quando il danno si cagioni per colpa o per negligenza od imprudenza, a maggior ragione tale principio deve applicarsi, quando un'Amministrazione dello Stato, nell'interesse sociale collettivo, per utilità generale e per i bisogni del traffico, di cui si avvale la stessa ditta Nigro, esercita una attività ed una industria nei modi di legge. Non trattasi di un privato nel suo *peculiare interesse*, ma dello Stato, nell'interesse della generalità; ed in tal caso non è lecito tener conto del solo nesso obbiettivo, tra fatto e danno senza aver di mira e tenere in giusta considerazione il soggetto attivo e l'utilità generale.

Dal verbale di accertamento e di constatazione, sopra luogo, del 2 ottobre 1918, redatto dal tecnico signor Tiscione Luigi, coll'*intervento e consenso* dell'istesso appellato Rubino Nigro, che lo sottoscrisse, *senza riserve di obiezioni*, si desumono circostanze di rilievo da eliminare ogni colpa dell'Amminisrazione. Fu assodato, in vero, che l'incendio ebbe inizio alla distanza di 15 metri dalla più vicina rotaia; di là della così detta *precesa* che raffigura una specie di viottolo incavato lungo il terreno attiguo alla ferrovia, e di larghezza adeguata, in cui vennero falciate ed estirpate le erbe secche, a fine di evitare che le scorie ed i corpuscoli incandescenti, che sfuggono dalle locomotive, possano far propagare il fuoco e quindi un incendio, nei fondi limitrofi, e soprattutto alle adiacenze delle vie ferrate e alle case cantoniere. Simili cautele e precauzioni non furono adoperate dai proprietari interessati, nè dal Nigro, i quali avrebbero dovuta praticare altra *precesa*, e tagliare l'erba secca nei pressi della zona boschiva, e del legname ammucchiato ivi per far carbone: ciò, anche in forza delle disposizioni della legge speciale sulle opere pubbliche (articoli 71, 73 e 234).

Che se l'incendio ebbe ad avverarsi, nonostante le precauzioni poste in essere dall'Amministrazione delle ferrovie, mentre nessuna cautela misura preventiva ebbero cura adoperare i proprietari confinanti; se non si contesta, nè si chiede di provare che la locomotiva fosse priva della cuffia parascintille o della griglia parascorie, non può non ritenersi che il danno lamentato sia conseguenza inevitabile di un caso fortuito, e che la proposta istanza di risarcimento sia inattendibile. Se la Ditta Nigro ed il Comune di Calciano godono i vantaggi di avere i loro terreni e depositi di legna nei pressi della ferrovia, debbono, del pari, tollerare eventuali inconvenienti, ed eventuali danni inevitabili, come conseguenze delle limitazioni imposte ai diritti subbiettivi del privato cittadino, dalla necessità della vita sociale e dal più celere mezzo di trasporto, esercitato dalla pubblica amministrazione per la prosperità del commercio nazionale, anzichè per fini di lucro o di speculazione.

Che fuori proposito si invoca dalla ditta Nigro la teoria della colpa *in re ipsa*, cioè del danno oggettivo incolpevole, quando non si è fornita alcuna prova dell'elemento soggettivo della colpa, cioè

del personale ferroviario. L'appellata ditta non ha nemmeno dimostrato che il fuoco ebbe a propagarsi dalla scarpata della ferrovia; nè chiede provare di essersi verificato proprio nella sede stradale o nelle adiacenze o pertinenze della via ferrata.

Com'è vano lanciare accuse e vaghi sospetti di negligenza del personale addetto alla stazione di Calciano, lontana, per giunta, dal luogo dell'incendio; d'altronde, giusta le affermazioni dell'appellante, non smentite con opportune prove dalla ditta Nigro, a cui solo incombe l'*onus probandi*, i due impiegati addetti allo scalo di Calciano non avrebbero potuto abbandonare la stazione e i servizi inerenti al passaggio dei treni per recarsi nel lontano fondo Revetera a spegnere l'incendio.

Che per le su esposte considerazioni devesi accogliere lo appello e rigettare quindi la domanda della ditta Nigro, ritenendo inammessibile, perchè frustranea, la prova disposta dal Tribunale, per i fatti dedotti, che se pur provati, dovrebbe esimersi la Amministrazione delle ferrovie da ogni colpa per l'evento dannoso verificatosi il 21 settembre 1918.

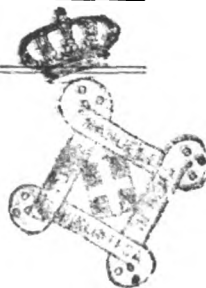
ANNO XV - N. 5

2 FEBBRAIO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3233) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Ordine di servizio N. 6.

Estensione di servizio nella fermata di Tuoro.

(Vedi ordine di servizio n. 36-1919).

Dal giorno 6 febbraio 1922 la fermata di Tuoro, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani ed a quello delle merci a grande velocità e a piccola velocità limitatamente ai colli non superanti i Kg. 100 ciascuno, senza limite di peso per ogni singola spedizione, viene abilitata anche ai trasporti a carro completo, o da considerarsi tali, a grande velocità e a piccola velocità esclusi i trasporti di veicoli e bestiame, e con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico a qualunque classe le merci appartengano, verso abbuono della quota di diritto fisso stabilita dalle tariffe in vigore.

La detta fermata è provvista di un binario tronco di carico e scarico della lunghezza di m. 100 e di un binario tronco di deposito della lunghezza di m. 78 in continuazione del precedente, allacciati al binario di corsa mediante un'unica traversata.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 62, di contro al nome della stazione di Tuoro, nelle colonne 8 e 10, si dovrà aggiungere rispettivamente alle lettere G e O il richiamo (14) riportando in calce alla pagina stessa la nota:

(14) Ammessa anche ai trasporti a carro completo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Circolare N. 5.

Circoscrizione dei Magazzini per i pezzi di ricambio per locomotive tender ed automotrici.

In relazione al penultimo capoverso dell'ordine di servizio numero 76/1915 (Bollettino ufficiale n. 11 del 15 marzo 1915) viene messo in distribuzione un nuovo Prospetto delle Circoscrizioni

dei Magazzini per i pezzi di ricambio di locomotive a vapore ed elettriche, tender ed automotrici a vapore ed elettriche, che annulla e sostituisce il precedente di cui la circolare n. 28 (Bollettino n. 11 del 16 marzo 1916).

Circolare N. 6.

Servizio cumulativo con la linea Casarano-Gallipoli delle ferrovie Salentine.

Il servizio cumulativo con la rete delle ferrovie Salentine fu esteso, con l'ordine di servizio n. 55-1919, ai trasporti da e per le località servite da stazioni della linea Casarano-Gallipoli.

Constando che in diversi casi è stata rifiutata l'accettazione in servizio cumulativo di trasporti diretti alle suaccennate località, si richiama l'attenzione delle stazioni sulle disposizioni date con l'ordine di servizio in parola, avvertendo che saranno prese misure disciplinari a carico dei responsabili qualora avesse a ripetersi l'inconveniente lamentato.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 7.

Data di trasmissione delle richieste di vestiario ai magazzini.

In base alle disposizioni di cui l'ordine generale n. 1-1918, le richieste per il vestiario uniforme estivo dovrebbero pervenire ai Magazzini ed Uffici Vestiario entro il mese di *dicembre* e quelle del vestiario invernale entro il mese di *giugno*.

Si è dovuto però constatare che spesso gli Uffici interessati oltrepassano i detti termini, ciò che provoca un conseguente ritardo nelle ordinazioni al sarto e nella consegna poi al personale inte-

ressato degli abiti confezionati. D'altra parte è risultato per lunga esperienza che i termini suddetti non lasciano possibilità al Servizio Approvvigionamenti di provvedere in tempo utile all'acquisto delle stoffe, qualora per qualcuna di esse la scorta esistente nei Magazzini non fosse sufficiente per far fronte a tutte le richieste avanzate dal personale, dato che non sempre è possibile una previsione esatta delle richieste A-81 che devono essere soddisfatte per ogni stagione.

Per ovviare a tali inconvenienti, e nell'intento precipuo di fornire a tutto il personale in tempo utile i capi di vestiario domandati, si dispone che, a partire dalla data della presente Circolare, le richieste per abiti invernali debbano pervenire ai Magazzini ed Uffici vestiario *non più tardi del mese di aprile*, e quelle per abiti estivi *non più tardi del mese di ottobre di ciascun anno.*

Mentre si raccomanda, nell'interesse del personale, di provvedere a che i termini suindicati siano strettamente osservati, si interessano i Servizi, Divisioni, Sezioni, ecc., di voler avvertire subito il dipendente personale perchè le richieste per gli abiti e cappotti della ventura stagione invernale 1922-1923 abbiano ad essere emesse in tempo utile, per modo che possano poi dagli Uffici interessati, previ gli opportuni accertamenti, essere trasmesse, non più tardi del 30 aprile p. v. ai Magazzini ed Uffici Vestiario competenti per circoscrizione.

Devesi infine, con l'occasione, nuovamente raccomandare agli Uffici contabili dei Servizi e delle Divisioni un accurato controllo delle richieste A-81, sia nei riguardi delle varie categorie di abiti cui gli agenti hanno titolo per la loro qualifica, sia più specialmente riguardo al diritto di poter avere gli indumenti richiesti per maturato periodo di durata della precedente fornitura, giacchè, a parte il fatto che anche qualche Magazzino Vestiario ha dovuto a questo riguardo fare opportuni rilievi, accade spesso che vi sono agenti che reclamano per il mancato sfogo di qualche loro richiesta, asserendo per contro che vi sono altri agenti che riescono ad ottenere nuovi capi di vestiario prima che sia scaduto il termine minimo di durata prescritto dalle vigenti disposizioni.

Il Direttore generale
C. CROVA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L.	12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore, chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XV - N. 6

9 Febbraio 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(3325) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

R. DECRETO 29 *dicembre* 1921, *n.* 2062 *che stabilisce la misura del contributo dovuto per l'esercizio* 1922 *al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA

Veduto l'art. 2 del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, recante provvedimenti relativi al Sindacato obbligatorio siciliano, di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo;

Vedute le leggi 11 luglio 1904, n. 396, e 14 luglio 1907, n. 527;

Veduta la deliberazione adottata dall'assemblea generale dei soci del Sindacato predetto nell'adunanza del 20 novembre 1921;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La misura del contributo per l'esercizio 1922, dovuto al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia, ai termini delle leggi 11 luglio 1904, n. 396 e 14 luglio 1907, n. 527 e del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, è stabilita in lire dieci per tonnellata di zolfo.

Art. 2.

L'indicato contributo di lire dieci verrà ripartito nel modo seguente:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 gennaio 1922, n. 25.

a) lire sette per tonnellata saranno attribuite al bilancio assicurativo dell'esercizio 1922 a norma dell'art. 1 della legge 11 luglio 1904, n. 396;

b) lire tre per tonnellata saranno attribuite al bilancio sanitario dell'esercizio 1922 a norma dell'articolo 9 della legge 14 luglio 1907, n. 527.

Art. 3.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà per la riscossione del contributo di cui all'articolo 1, a partire dal 1° gennaio 1922.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 dicembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BENEDUCE.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

Comunicato.

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
DA RE Raffaello (187320) .	Manovale in prova	Condannato alla reclusione militare per tre anni e sei mesi, per correità in furto di sacchi di tela, commesso nella notte del 20 aprile 1921 nei Magazzini del Genio di Chioggia. (Sentenza 22 giugno 1921 del Tribunale Militare territoriale di Venezia).
FAVA Alessandro (147451) .	Manovale	Condannato alla reclusione per cinque mesi e dodici giorni, per furto di due cappelli di paglia, commesso il 3 aprile 1921 nella stazione di Alessandria. (Sentenza 26 agosto 1921 della Corte di Appello di Torino).
ZUCCA Paolo (150334) . . .	Manovratore	Condannato alla reclusione per otto mesi, per furto di prosciutti, commesso il 5 febbraio 1919 nella stazione di Rogoredo. (Sentenza 3 dicembre 1920 della Corte di Appello di Milano).
BIAGIANTI Carlo (176845)	Manovale	Condannato ad un anno di reclusione per furto di due sacchi di caffè, commesso il 17 settembre 1920 nella stazione di Campasso. (Sentenza 5 novembre 1920 del Tribunale penale di Genova).
BERGONZONI Alfonso (154140).	Manovale	Condannato alla reclusione per quattro mesi e venti giorni, per furto di pelli e stoffe, commesso il 25 aprile 1920 alla stazione di Bologna. (Sentenza 12 gennaio 1921 della Corte di Appello di Bologna).
MOLINARI Severo (32083)	Deviatore	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di due mattonelle di carbone, commesso il 24 marzo 1920 alla stazione di Parma. (Sentenza 17 dicembre 1920 del Tribunale penale di Parma).
ROSSI Giuseppe	Manovale avvent. sist.	Condannato alla reclusione per dieci mesi e quindici giorni, per furto di sacchi vuoti, commesso alla stazione di Sarzana nel settembre 1920. (Sentenza 22 novembre 1920 del Tribunale di Sarzana).
CAMAGNA Eugenio (82173)	Verificatore	Condannato a nove mesi di reclusione, per furti di due pacchi di sigarette e di una pezza di stoffa, commessi rispettivamente il 13 maggio 1920 ed il 1° marzo 1921 alla stazione di Alessandria. (Sentenza 15 settembre 1921 della Corte di Appello di Casale).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
MOLINA *Giovanni* (109481)	Operaio di 1ª classe	Condannati alla reclusione per mesi quattro per furto di oggetti di rame e di ottone, commesso il 15 maggio 1920 all'officina di Torino. (Sentenza 17 maggio 1920 del Tribunale penale di Torino).
CAVALLI *Riccardo* (160681)	Manovale	
ZANNONI *Luigi* (176418)	Manovale	Condannato alla reclusione per due anni e quattro mesi, per correità in furto di merci varie, commesso in epoche diverse fino alla notte dal 17 al 18 marzo 1920 nello scalo ferroviario di Rimini. (Sentenza 6 luglio 1920 del Tribunale di Forlì).
STERNIERI *Zeffirino* (31639).	Capo squadra Manovratori	Condannato a sei mesi di reclusione per furto di latte di petrolio, commesso allo scalo ferroviario di Modena il 10 novembre 1919. (Sentenza 9 dicembre 1920 della Corte di Appello di Modena).

Appendice all'ordine generale N. 10-1920.

Riparto agricolo forestale presso il Servizio Lavori.

Il riparto esistente presso il Servizio Lavori (Ramo III Ufficio I) che già si occupa delle coltivazioni, assume il titolo di « Agricolo forestale » ed avrà le seguenti attribuzioni:

1. — Intenficazione e sviluppo sia su terreni di proprietà ferroviaria sia su quelli di acquistarsi lungo le linee in esercizio e eventualmente lungo quelle in costruzione della coltivazione delle specie di *eucaliptus* adatte alla produzione di traverse.

2. — Impianto e manutenzione di piantagioni per difesa, consolidamento e imbonimenti di ripe di corsi d'acqua interessanti la sicurezza della sede ferroviaria.

3. — Piantagioni previ accordi con gli enti interessati, di specie adatte sulle dune marittime di proprietà demaniale a difesa della ferrovia contro gli insabbiamenti.

4. — Piantagioni di pioppi, ontani, ecc. sui relitti non altrimenti utilizzabili e nei greti dei fiumi che interessano la ferrovia.

5. — Intensificazione della coltivazione su terreni dell'Amministrazione di piante da semi oleosi ed altre.

6. — Proposte relative all'apicoltura a mezzo delle famiglie del personale ferroviario.

(*Approvata dal Consiglio di amministrazione nella seduta del* 19 *novembre* 1921).

Ordine di servizio N. 7.

Estensione di servizio nella stazione di Assoro.

(Vedi ordini di servizio n. 70 e 94-1921).

Dal giorno 10 febbraio 1922 la stazione di Assoro della linea a scartamento ridotto Dittaino Cavalcatore-Leonforte, finora abi-

litata al servizio viaggiatori, bagagli, posta ed al servizio delle merci a dettaglio a G. V. come da Ordini di servizio n. 70-1921 e 94-1921, sarà abilitata a tutti i servizi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 8.

Inventari del materiale d'esercizio.

Il punto 4° dell'Ordine di servizio n. 226/1915 è soppresso e sostituito dal seguente:

« Alle fine di ogni anno finanziario, gli Uffici di Ragioneria stabiliscono i saldi dei singoli inventari, e le situazioni complessive degli aumenti e delle diminuzioni d'inventario, e li comunicano al proprio Servizio Centrale il quale ne riassume le risultanze e determina la consistenza a valore del materiale di esercizio ».

Le « Norme amministrative e contabili per la tenuta e gestione degli inventari dei materiali di esercizio, allegate all'ordine di servizio succitato, vengono modificate come dall'Appendice n. 2 alle « Norme » stesse, che si pubblica quì appresso.

Appendice n. 2 alle « Norme amministrative e contabili per la tenuta e gestione degli inventari dei materiali di esercizio » di cui all'Ordine di servizio n. 226-1915.

Il secondo alinea dell'art. 5 e l'art. 7 delle « **Norme** » sopra richiamate sono soppressi.

Restano parimenti abrogati i riferimenti ai detti articoli contenuti negli articoli 12, 16, 17 e 25 delle « Norme » stesse, non che nel terzo alinea dell'appendice n. 1 a dette « Norme » di cui l'ordine di Servizio n. 50/1917.

Ordine di servizio N. 9.

Segnali annessi ai treni.

(Vedi ordini di servizio n. 68-1919 e 119-1920).

A datare dal giorno che sarà stabilito con circolare compartimentale, sulle seguenti linee del Compartimento di Venezia verrà abolito il fanale centrale di coda ai treni, limitando così la segnalazione in coda ai due fanali laterali:

Ala-Verona P. Nuova;
Cittadella-Treviso;
Bassano-Mestre;
Bassano-Camposampiero;
Susegana-Montebelluna;
Montebelluna-Treviso;
Calalzo-Belluno-Montebelluna-Padova;
Carsarsa-Treviso-Mestre;
Gemona-Casarsa-Portogruaro-Mestre:
Portogruaro-Treviso;
S. Vito al Tagliamento-Motta di Livenza.

Restano perciò esclusi dal nuovo segnalamento i tratti seguenti:

Verona-P. N.-Verona P. V.;
Verona P. V.-Vicenza-Padova-Mestre;
Vicenza-Schio;
Vicenza-Cittadella;
Padova centrale-Padova C. Marte;
Mestre-Venezia S. L.;
Mestre-Venezia Marittima.

Conseguentemente dal giorno suddetto, e fino a nuovo avviso verranno estese alle linee sopraindicate le disposizioni di cui l'Ordine di servizio n. 68]1919 e verrà provveduto perchè sulle tabelle

dei segnali esposte nelle stazioni, depositi e posti di guardia delle dette linee le indicazioni di segnali dei treni attualmente in vigore siano ricoperte con la nuova tabella.

Copia dell'Ordine di servizio n. 68/1919 coll'unita tabella dovrà essere annessa ad ogni esemplare del vigente regolamento sui segnali in consegna al personale che fa servizio sulle linee anzidette.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 17, 32, 33, 37, 53, 55, 56, 57, 58 del Compartimenito di Venezia.

Il Direttore generale
C. Crova.

Ordine di servizio N. 1[v]

Chiusura dei carri.

Con decorrenza dal giorno 1° marzo 1922 verranno posti in esperimento per un periodo di quattro mesi su 90 carri serie F, i tre tipi di apparecchi di chiusura a combinazione di numeri, descritti nella istruzione che viene pubblicata a parte e distribuita agli agenti interessati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15, 19, 20, 21 e 45 *dei Compartimenti di Torino, Genova, Milano, Firenze, Bologna, Roma e Napoli.*

Il Direttore generale
C. CROVA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L.	12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore, chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XV - N. 7

16 Febbraio 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(3453) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 29 *dicembre* 1921, *n.* 2082, *che reca norme per la formazione dei ruoli organici e per la composizione delle Commissioni di avanzamento del personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 13 marzo 1921, n. 341;
Visto il R. decreto 28 aprile 1921, n. 684;
Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Su proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nei ruoli organici del personale delle ferrovie dello Stato, di cui all'art. 2 del R. decreto 13 marzo 1921, n. 341, gli agenti dei gradi dal 3° al 16° dei quadri di classificazione allegati al regolamento del personale approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, stabili e in prova addetti al 1° gennaio 1921 a ciascun Servizio o Unità speciale, saranno inscritti tenendo conto della posizione reciproca risultante dai ruoli in vigore al 31 dicembre 1920.

Se per la formazione di un ruolo per servizio di cui al precedente comma, occorra intercalare agenti, provenienti da due o più ruoli, i quali siano stati promossi con la stessa decorrenza ad un medesimo grado per titolo di maggior merito, tali agenti saranno

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 febbraio 1922, n. 33

intercalati nel nuovo ruolo tenendo conto della posizione da ciascuno di essi occupata nel ruolo di provenienza rispetto agli agenti contemporaneamente promossi nel ruolo stesso e nel loro medesimo grado per titolo di maggior merito, in rapporto alla posizione degli agenti provenienti dagli altri ruoli, coi quali debbono essere intercalati, determinata con lo stesso criterio.

Identico procedimento dovrà pure seguirsi nel caso di successivi trasferimenti di servizio o di ruolo di cui all'art. 23 del sopraindicato R. decreto n. 341 che riguardino agenti promossi per maggior merito come sopra o che lo siano in base al comma *d*) dell'articolo 4 del decreto stesso.

Della posizione di anzianità risultante dai nuovi ruoli per gli agenti così intercalati sarà data — a' sensi dell'art. 234 del regolamento del personale approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393 — comunicazione personale agli interessati i quali nel termine di 30 giorni dalla data della comunicazione, hanno facoltà di ricorrere al Consiglio di amministrazione.

La deliberazione del Consiglio di amministrazione sui ricorsi è definitiva.

Art. 2.

Per il personale delle ferrovie dello Stato dipendente dalle Delegazioni di Trento e di Trieste, il giudizio di merito agli effetti delle disposizioni contenute nel Regio decreto 13 marzo 1921, numero 341, è espresso dalle Commissioni di avanzamento di servizio, anche per i servizi dello esercizio.

Nelle Commissioni di avanzamento dei servizi dell'esercizio intervengono, oltre ai funzionari indicati nell'art. 10 del citato decreto 13 marzo 1921, n. 341, anche i dirigenti dei competenti uffici o dipartimenti delle Delegazioni sopraindicate.

Per gli agenti addetti all'Ufficio di segreteria dei capi delle Delegazioni di Trento e di Trieste i capi stessi inoltrano la loro proposta al Servizio del personale e affari generali.

Le disposizioni del presente articolo avranno vigore fino a quando non sarà definitivamente stabilito l'ordinamento ferroviario per le nuove Provincie.

Art. 3.

Nelle Commissioni di avanzamento di cui alla lettera *a*) dell'art. 6 del R. decreto 13 marzo 1921, n. 341, intervengono anche gli ingegneri preposti ai riparti comprendenti le linee già appartenenti a sezioni distaccate dei lavori che siano state soppresse.

Art. 4.

In conseguenza della restituzione dell'Esercizio della navigazione di Stato all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, disposta a decorrere dal 1° luglio 1921 col R. decreto 28 aprile 1921, n. 684, sono apportate le seguenti aggiunte al R. decreto 13 marzo 1921, n. 341:

Art. 10. — Tra il quinto e il sesto comma è inserito il seguente comma:

« Per l'Unità speciale esercizio navigazione:

dei capi degli Uffici centrali e degli Ispettorati e Uffici di navigazione, che saranno indicati dal direttore generale ».

Art. 11. — Il primo comma è modificato come segue:

« La Commissione superiore è presieduta dal direttore generale ed è composta del funzionario incaricato di farne le veci, dei capi dei Servizi e delle Unità speciali ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 dicembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 19 *gennaio 1922, n. 30, che approva il regolamento per il trasporto gratuito delle salme dei caduti in guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 8 della legge 11 agosto 1921, n. 1074, sul trasporto gratuito delle salme dei caduti in guerra;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per la guerra, di concerto con quelli dell'interno, della marina, delle colonie, del tesoro, dei lavori pubblici, dell'industria e degli affari esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' approvato il qui unito regolamento per il trasporto gratuito delle salme dei caduti in guerra, firmato, d'ordine Nostro, dai ministri della guerra, dell'interno, della marina, delle colonie, del tesoro, dei lavori pubblici, dell'industria e degli affari esteri.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 gennaio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — GASPAROTTO — BERGAMASCO — GIRARDINI — DE NAVA — MICHELI — BELOTTI — TORRETTA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 febbraio 1922, n. 33.

REGOLAMENTO

per il trasporto gratuito delle salme dei caduti in guerra

DISPOSIZIONI GENERALI.

Art. 1.

Lo Stato assume a suo carico, su richiesta della famiglia, il trasporto di tutti i militari del R. esercito e della R. marina che cessarono di vivere, per ferite, in conseguenza dell'ultima guerra mondiale.

Il provvedimento è esteso al trasporto delle salme dei militari deceduti per malattia e sepolti nel territorio di cui all'articolo 4, lettera *a*) del presente regolamento.

Il trasporto ha luogo soltanto per i cimiteri del Regno. I trasporti dall'estero sono subordinati agli accordi da convenirsi con gli altri Stati.

Art. 2.

La concessione del trasporto gratuito comprende: l'esumazione della salma; la chiusura in cassa speciale impermeabile o in altra di legno, se la salma è già chiusa in cassa di zinco; il trasferimento alla stazione di carico od al punto d'imbarco: il trasporto per ferrovia, per via di mare o con altri mezzi fino alla stazione ferroviaria, od allo scalo marittimo o lacuale più vicino al cimitero di destinazione della salma.

Art. 3.

La direzione del servizio di trasporto delle salme è affidata al Ministero della guerra, direzione centrale del servizio sanitario militare. Questa vi provvede, presi gli opportuni accordi col Ministero dell'interno, sentita, ove occorra, la Commissione nazionale per la cura e le onoranze dei caduti in guerra, a mezzo della propria divisione amministrativa, debitamente integrata, esclusa qualsiasi assunzione di nuovo personale, sia pure avventizio.

La vigilanza tecnico-sanitaria sull'andamento del servizio è fatta pure d'accordo fra i due Ministeri della guerra e dell'interno.

Art. 4.

Il Ministero della guerra provvede:

a) al servizio di trasporto delle salme sepolte nel già territorio di guerra (Venezia Giulia, Venezia Tridentina, provincie di Udine, Belluno, Vicenza, Venezia, Treviso, Padova, Verona e parte di quelle di Bergamo,

Brescia e Mantova, a mezzo dell'Ufficio centrale per la cura e le onoranze alle salme dei caduti in guerra sedente in Udine, istituito con decreto Ministeriale 10 marzo 1920. All'uopo potrà presso di questo essere istituita un'apposita sezione, col personale che sarà stabilito dal Ministero della guerra, d'accordo con la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, in relazione ai bisogni, esclusa qualsiasi assunzione di nuovo personale, sia pure avventizio;

b) al servizio del trasporto delle salme sepolte nel restante territorio del Regno, a mezzo dei Comuni;

c) al servizio di trasporto delle salme sepolte all'estero e nelle colonie, direttamente, valendosi di quegli organi e di quei mezzi che secondo le circostanze saranno riconosciuti necessari e sulla base degli accordi che potranno essere presi coi Governi esteri e col Ministero delle colonie.

Art. 5.

La concessione del trasporto gratuito della salma spetta ai congiunti del caduto secondo il seguente ordine di priorità: ascendenti, discendenti, vedove, fratelli e sorelle.

Le domande relative debbono essere presentate nel termine di sei mesi dalla data del decreto di approvazione del presente regolamento.

Per le salme che verranno identificate dopo detta data, il termine di sei mesi decorrerà dalla data della comunicazione dell'avvenuta identificazione.

Art. 6.

Le domande sono redatte su stampati conformi all'allegato n. 1, forniti gratuitamente dai Comuni, e saranno corredate da un estratto in carta libera, dell'atto di morte del caduto, da cui risulti chiaramente se il decesso avvenne in seguito a ferite od a malattia, nonchè, ove ne sia il caso, dalla dichiarazione di rinuncia alla priorità di cui all'art. 5. Debbono essere presentate al sindaco del Comune di residenza. Questo:

a) accerta l'identità del richiedente, la sua relazione di parentela col caduto ed il suo diritto di priorità ai sensi dell'articolo precedente;

b) rilascia la dichiarazione che la salma può essere ricevuta nel cimitero del proprio Comune se è quello nel quale è chiesto il trasferimento;

c) trasmette poi in piego raccomandato la domanda al prefetto della Provincia od al commissario generale civile della Provincia redenta di cui il Comune fa parte, che glie ne accuserà ricevuta.

Qualora la salma dovesse essere trasferita nel cimitero di un Comune diverso da quello in cui risiede il richiedente, il sindaco al quale è stata presentata la domanda, la invia, previ gli accertamenti di cui al comma *a*), al sindaco del Comune suddetto, al quale spetta il rilascio della dichiarazione di cui al comma *b*) e la trasmissione al prefetto od al commissario generale civile della propria Provincia, che ne accuserà ricevuta al sindaco al quale la domanda fu presentata.

Per agevolare agli interessati la compilazione delle domande ed ai sindaci l'espletamento delle formalità di cui sopra può da questi essere richiesta la cooperazione delle associazioni di cui all'art. 52. Le prestazioni delle associazioni sono gratuite.

Art. 7.

Il prefetto od il commissario generale civile di cui all'art. 6 comma c) trasmette le domande:

a) per le salme sepolte nel territorio di cui all'art. 4 — *a*) al prefetto della Provincia o al commissario generale civile delle Provincie redente, nella cui circoscrizione trovasi la salma;

b) per le salme di cui all'art. 4 *b*) e *c*) al Ministero della guerra (Direzione centrale del servizio sanitario militare).

Trasporti dal già territorio di guerra.

(Art. 4, lett. *a*)

Art. 8.

I prefetti ed i commissari generali civili nel cui territorio di giurisdizione trovasi la salma, ricevuta la domanda, emettono, in esenzione di tassa di bollo e di concessione governativa, il decreto di autorizzazione al trasporto di cui all'art. 25 del regolamento di polizia mortuaria 25 luglio 1892, n. 448, e trasmettono poi il decreto e tutti i documenti relativi all'Ufficio centrale di Udine.

Art. 9.

L'Ufficio centrale di Udine, ricevute le domande, le classifica e le suddivide fra le regioni in cui le salme si trovano, secondo il piano che sarà stabilito per i lavori.

Art. 10.

I trasporti sono organizzati per zone e in ogni zona hanno possibilmente la precedenza le salme di data più antica. I trasporti delle salme sepolte in zone montuose sono eseguiti secondo che la stagione consentirà. Il Ministero della guerra, a mezzo della pubblica stampa, farà conoscere come i trasporti si svolgeranno.

Art. 11.

Alle esumazioni presenzia sempre un ufficiale delegato dall'Ufficio centrale di Udine ed in rappresentanza della famiglia il cappellano militare, ovvero un ufficiale quando la famiglia ne faccia richiesta.

Deve pure assistervi l'ufficiale sanitario comunale, al quale sono corrisposte, a mezzo del detto Ufficio centrale, le indennità stabilite dalle vigenti disposizioni.

Nessun altro compenso spetta ai Comuni per le esumazioni.

Art. 12.

Il trasporto delle salme è fatto con casse speciali di legno, della misura normale, preparate a cura dell'Ufficio centrale di Udine e fornite a spese dello Stato. Le pareti interne delle casse saranno spalmate di catrame o di altra vernice impermeabile; le salme saranno circondate di materiale assorbente (segatura di legno, torba, ecc.) debitamente distribuito e compresso.

All'esterno, e lungo le commessure, verranno applicate liste di zinco o di ferro zincato o di latta.

Ad assicurare nel miglior modo la perfetta tenuta delle casse, tra il coperchio ed il margine superiore di esse, sarà applicato un nastro adesivo.

Le salme saranno avvolte, occorrendo, in un sudario impermeabile.

Art. 13.

Sopra ogni cassa viene applicata una targa portante le generalità del defunto, il corpo cui appartenne ed il luogo di ultima destinazione del feretro.

Art. 14.

Dai cimiteri alle stazioni di carico od ai punti d'imbarco, il trasporto delle salme viene eseguito con i mezzi più appropriati, opportunamente adattati per la circostanza.

Per le eventuali soste delle salme nelle stazioni di carico o nei punti di imbarco saranno preparate camere mortuarie provvisorie, anche in baracche.

Art. 15.

I trasporti delle salme sono sempre scortati e la scorta viene fornita dall'Ufficio centrale di Udine col personale a propria disposizione.

Art. 16.

Il trasporto delle salme dall'ultima stazione ferroviaria o dal punto di sbarco di arrivo fino al cimitero comunale, il loro accompagnamento funebre e la loro definitiva sistemazione vengono fatti a cura dell'Amministrazione comunale, semprechè la famiglia o altro Ente da questa autorizzato non vi provveda direttamente. Nel primo caso saranno corrisposti al Comune i compensi di cui all'art. 8 della legge 11 agosto 1921, n. 1074.

Quando però la stazione ferroviaria o lo scalo marittimo o lacuale non si trovino, nel territorio del Comune di esumazione o di definitiva inumazione, il prefetto ove, il Comune ne faccia richiesta, stabilirà, in relazione all'onere del trasporto, un congruo aumento sul contributo di cui all'art. 8 della legge precitata.

Trasporti dal restante territorio del Regno.

(Art. 4, lett. *b*)

Art. 17.

Il prefetto della Provincia nel cui territorio si trova il Comune ove esiste la salma da trasportarsi, appena ricevuta la domanda ed emesso il decreto di autorizzazione, avverte il Comune nel cui cimitero si trova la salma. Il Comune deve provvedere a tutte le operazioni inerenti alla esumazione, alla chiusura della salma in cassa impermeabile del tipo indicato all'art. 12, all'apposizione della targa di cui all'art. 13 ed al trasporto alla stazione di carico od al punto d'imbarco, nonchè al caricamento sul carro ferroviario o sulla nave di trasporto.

Art. 18.

Per tutte le spese relative saranno corrisposti dallo Stato ai comuni i contributi stabiliti in esecuzione dell'art. 8, comma 2°, della legge 11 agosto 1921, n. 1074, ed il rimborso delle spese di cui al secondo capoverso del precedente art. 16.

Art. 19.

Alla scorta di questi trasporti provvedono i locali o i più prossimi comandi di presidio in base a preventivi accordi col comune di partenza.

Trasporti delle salme per ferrovia.

Art. 20.

Di accordo fra il Ministero della guerra (Direzione centrale del servizio sanitario militare) e la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (servizio movimento e traffico) e le Direzioni delle ferrovie concesse all'industria privata, viene stabilito il quantitativo massimo complessivo dei trasporti di salme che può essere eseguito giornalmente in partenza dalle stazioni comprese nel territorio dell'ex zona di guerra e dalle stazioni nell'interno del Regno.

Per i trasporti in partenza da stazioni comprese nel territorio dell'ex zona di guerra l'Ufficio centrale di Udine prende preventivi accordi con le

ferrovie dello Stato (divisione movimento e traffico o delegazione esercizio) ovvero con le direzioni delle ferrovie private, per stabilire le stazioni di carico delle salme ed il quantitativo di trasporti che giornalmente potranno eseguirsi da ciascuna stazione.

Art. 21.

Per l'eseguimento dei trasporti la Direzione generale delle ferrovie dello Stato e le Direzioni delle ferrovie private stabiliscono appositi itinerari, utilizzando i treni viaggiatori (esclusi i diretti e i direttissimi) e i treni merci che saranno ritenuti più opportuni per la rapidità dei trasporti.

A questi treni sono accodati i carri contenenti le salme in quel numero che sarà stabilito per ciascun treno.

Possono inoltre essere attivate delle speciali tradotte, quando lo consenta il numero delle salme da trasportare dai singoli cimiteri di guerra, anche a destinazioni diverse, per una stessa direzione.

Art. 22.

L'Ufficio centrale di Udine deve fare la richiesta dei carri occorrenti ai trasporti, con un'anticipazione di almeno otto giorni, alle divisioni movimento e traffico di Milano e Venezia ed alle delegazioni esercizio di Trento e Trieste, ovvero alle Direzioni delle ferrovie private mediante richiesta conforme all'allegato n. 2.

I carri messi a disposizione dovranno essere in ottimo stato di servizio.

Art. 23.

Ciascun carro dovrà normalmente contenere tutte quelle salme che sarà possibile caricarvi per completarne il carico purchè le salme partano e siano dirette ad una stessa stazione.

Art. 24.

I militari incaricati della scorta prendono posto nelle carrozze dei treni viaggiatori. Nei treni merci che vengono utilizzati pel trasporto delle salme saranno messe in composizione apposite vetture per le scorte; in caso di assoluta impossibilità le scorte restano autorizzate a prendere posto nei bagagliai dei treni anzidetti.

Art. 25.

Per i viaggi di andata e di ritorno delle scorte le autorità militari che le comandano rilasciano loro le due speciali richieste allegati n. 3 e n. 4.

Art. 26.

Verificandosi qualche incidente lungo il viaggio delle salme, per il quale prevedasi non possa più essere seguito l'itinerario prestabilito, il capo della stazione ferroviaria ne darà avviso telegrafico all'Ufficio centrale di Udine od al sindaco del Comune di partenza del trasporto.

Identica comunicazione verrà fatta alla scorta dei carri.

Art. 27.

Per la formazione e la condotta delle scorte durante i viaggi delle salme saranno emanate apposite disposizioni dal Ministero della guerra.

Art. 28.

Ogni carro deve essere scortato dagli ordinari documenti di trasporto a grande velocità (nota di spedizione) ai quali è allegata una speciale richiesta per l'esecuzione del trasporto in conto corrente, allegato n. 5.

Sui documenti di trasporto deve figurare come mittente (speditore) lo Ufficio centrale di Udine, come destinatario (ricevente) il sindaco del Comune al quale il trasporto è diretto.

Art. 29.

Nei casi in cui i trasporti non possano essere destinati direttamente ai sindaci dei Comuni di definitiva tumulazione delle salme, in quanto non esista continuità di comunicazioni ferroviarie, tramviarie e lacuali (servizi cumulativi o di corrispondenza), il sindaco del Comune dove viene a troncarsi la continuità del trasporto deve figurare come destinatario della spedizione ed a sua cura provvedere per il successivo inoltro della salma al luogo di definitiva destinazione.

Il sindaco si rivolge in questo caso al locale comando di presidio affinchè fornisca i mezzi occorrenti al trasporto dei feretri alla più prossima amministrazione vettrice, anticipando le relative spese che verranno rimborsate dal Ministero della guerra su presentazione di particolari note di spese.

Art. 30.

Allo scopo di conseguire la maggiore possibile semplificazione e normalità nella esecuzione dei trasporti, il Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) curerà di promuovere utili intese tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e le Amministrazioni delle ferrovie private o per la estensione anche ai feretri dei servizi cumulativi e di corrispondenza già esistenti, in via del tutto eccezionale e transitoria, ovvero per la provvisoria istituzione di speciali e temporanei servizi di corrispondenza

con regolari trasbordi, stabilendone di comune intesa le modalità e concorrendo a facilitare la conclusione di equi accordi, in materia di compensi, per la effettuazione di detti servizi.

Art. 31.

Il carico delle salme verrà eseguito a cura dell'Ufficio centrale di Udine; e lo scarico ed il ritiro a cura del Comune destinatario del trasporto.

A richiesta delle famiglie interessate, l'autorità destinataria del trasporto può incaricare delle formalità ferroviarie pel ritiro delle salme le famiglie stesse.

Art. 32.

L'Ufficio centrale di Udine avvisa telegraficamente il sindaco del Comune di destinazione di ogni partenza di salme ad esso dirette ed il Comune a sua volta ne dà avviso alle famiglie interessate. Identica comunicazione viene fatta ai prefetti ed ai commissari generali civili, nel territorio di giurisdizione dei quali si trova il Comune suddetto.

Art. 33.

Il capo della stazione destinataria, subito dopo l'arrivo di ciascun trasporto di salme, ne dà sollecito avviso al destinatario del trasporto.

Il ritiro delle salme deve avvenire entro 24 ore dall'avviso predetto.

Trascorso tale termine, senza che il ritiro delle salme sia avvenuto, il capo-stazione ne informa il prefetto della Provincia o il sottoprefetto del circondario cui il Comune appartiene, per gli opportuni provvedimenti.

Art. 34.

Per i trasporti delle salme che si trovano sepolte o tumulate nei cimiteri fuori dell'ex zona di guerra, valgono le stesse norme stabilite per i trasporti delle salme inumate nei cimiteri dell'ex zona di guerra salvo le eccezioni qui appresso indicate:

a) la richiesta pei carri viene fatta nei modi d'uso per i trasporti ordinari dal sindaco del Comune del luogo di partenza direttamente al capo della stazione dalla quale la salma deve essere spedita;

b) la richiesta speciale secondo l'allegato n. 5 per il trasporto delle salme sarà firmata dal sindaco del luogo di partenza il quale deve pure figurare come mittente dei trasporti;

c) gli avvisi telegrafici di cui all'art. 32 sono dati dal sindaco del Comune di partenza delle salme.

Art. 35.

L'ufficio speciale delle ferrovie impartirà direttamente quelle istruzioni che ritenesse più opportune per garentire il più regolare svolgimento

dei servizi di trasporto concessi all'industria privata. Qualunque reclamo riflettente il servizio delle salme sulle ferrovie private, sulle tramvie intercomunali e sulle linee di navigazione lacuale, dovrà dal Ministero della guerra essere rivolto direttamente all'ufficio speciale delle ferrovie.

Art. 36.

Gli organi ferroviari militari (delegazioni trasporti ed ufficio militari di stazione) dovranno cooperare, in accordo con le autorità ferroviarie e nell'ambito delle proprie attribuzioni, alla regolarità dei trasporti di cui trattasi.

Art. 37.

Alla organizzazione ed esecuzione dei trasporti suindicati provvederà ciascuna Amministrazione ferroviaria per la parte che la riguarda.

Le varie Amministrazioni prenderanno fra loro diretti accordi per il migliore e regolare andamento dei trasporti stessi.

Trasporti delle salme per via di mare.

Art. 38.

I trasporti delle salme che occorra eseguire per via di mare, e che non possano aver luogo con Regie navi, sono effettuati con piroscafi delle linee di navigazione esercitate dallo Stato e per conto dello Stato.

Pei trasporti sulle linee di navigazione: Napoli-Palermo e Civitavecchia-Terranova-Golfo Aranci-Maddalena, esercitate dalle ferrovie dello Stato, viene istituito il servizio cumulativo ferroviario marittimo.

Art. 39.

Le salme destinate ai porti dell'Adriatico, per le quali si renda necessario il trasporto per via di mare, sono concentrate nei porti di Venezia e Trieste.

Il servizio d'imbarco è affidato, per Venezia, alla locale capitaneria di porto e, per Trieste, a quel governo marittimo, che lo regoleranno in relazione alla disponibilità dei mezzi di trasporto, alle richieste d'imbarco che verranno notificate dall'Ufficio centrale di Udine ed agli accordi presi con l'ufficio medesimo.

Art. 40.

Le salme destinate all'isola d'Elba ed all'Arcipelago Toscano, alle isole Partenopee e Pontine, Ustica, Egadi e Pelagie sono rispettivamente concentrate nei porti di Livorno, Napoli, Messina (Milazzo), Palermo e Tra-

pani; quelle destinate a Cagliari o ad altri porti della Sardegna non serviti dalla linea di Stato Civitavecchia-Terranova-Golfo Aranci-Maddalena e toccati invece da altre linee di navigazione, sono concentrate, secondo i casi, nei porti di Livorno, Napoli o Palermo.

Le salme destinate all'isola Tremiti saranno concentrate nel porto di Bari.

Art. 41.

I trasporti delle salme che possono effettuarsi in servizio cumulativo ferroviario-marittimo sono direttamente inviati al Comune di definitiva destinazione.

I trasoporti invece che interessano linee di navigazione sulle quali non esista il servizio cumulativo ferroviario-marittimo, devono essere diretti alle Capitanerie od uffici di porto, cui spetta di provvedere al successivo inoltro ed alla compilazione delle polizze di carico pel trasporto gratuito.

Art. 42.

Per le salme da spedirsi direttamente dai porti d'imbarco con destinazione alle isole o viceversa, la spedizione viene richiesta dai sindaci dei Comuni alle Capitanerie od uffici di porto; ovvero al capo della stazione ferroviaria quando si tratta di trasporto in servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

Art. 43.

Art. 43. — Per il trasporto delle salme dalla stazione ferroviaria o dal carro ferroviario alla banchina di accosto del piroscafo o fino al galleggiante sul quale deve effettuarsi il carico e per le operazioni e le pratiche inerenti all'imbarco ed al successivo trasporto per mare fino al porto di destinazione, provvedono le Capitanerie di porto ed il governo marittimo di Trieste.

Per i trasporti eseguiti in servizio cumulativo dalle Ferrovie dello Stato provvedono le ferrovie medesime.

Art. 44.

In modo analogo viene provveduto per i trasporti delle salme dalle isole al continente.

Art. 45.

L'Ufficio centrale di Udine avvisa telegraficamente le Capitanerie ed Uffici di porto di ogni partenza di salme dal già territorio di guerra che debbono essere trasportate per via di mare, con le indicazioni relative al porto e Comune cui sono dirette.

Per le salme spedite dai Comuni l'avviso viene dato a cura del sindaco mittente.

Art. 46.

Il servizio di imbarco delle salme provenienti dai territori della Tripolitania e della Cirenaica e destinate nel Regno è affidato alle Capitanerie ed Uffici di porto della Libia, dove si effettuano approdi di piroscafi delle linee di navigazione, esercitate per conto dello Stato.

L'imbarco viene regolato in relazione alla disponibilità dei mezzi, agli ordini ed autorizzazioni di trasporti notificati dal Ministero della guerra ed ai conseguenti accordi delle Capitanerie od Uffici di porto con i comandi locali di presidio secondo le istruzioni del predetto Ministero.

Per il trasporto delle salme provenienti dal mare e sepolte in Albania ed altre località verranno date particolari disposizioni dopo gli accordi previsti dall'art. 4, lettera c).

Art. 47.

Il ritiro dalle stazioni ferroviarie delle salme in arrivo deve effettuarsi entro le 24 ore dall'avviso del capo stazione.

Allorchè l'imbarco delle salme, per l'ulteriore trasporto, non possa aver luogo entro detto termine, la capitaneria od ufficio di porto o l'agenzia di navigazione delle ferrovie dello Stato provvede alla sosta e custodia delle salme in attesa d'imbarco. Ove manchino locali adatti di deposito nell'ambito del porto per il temporaneo ricovero e custodia delle salme provvede il Comune del luogo previ accordi con gli uffici marittimi suindicati.

Art. 48.

La capitaneria od ufficio del porto di partenza dà avviso telegrafico a quelli di arrivo dell'avvenuto imbarco delle salme, con l'indicazione del piroscafo, delle salme e dei cimiteri di rispettiva tumulazione, per gli ulteriori provvedimenti relativi al proseguimento a destino.

Art. 49.

La Capitaneria od ufficio del porto di approdo provvede al ritiro e sbarco sulla banchina delle salme in arrivo; ne dà avviso, col mezzo più celere ed opportuno, all'autorità comunale per il ritiro immediato delle salme che debbono essere tumulate nella stessa località di approdo o che debbono proseguire per via ordinaria alle località cui sono destinate.

Nel caso in cui le salme debbano proseguire per ferrovia, non in servizio cumulativo colla linea di navigazione impiegata al trasporto per via di mare, provvede alla spedizione relativa la stessa Capitaneria od Ufficio di porto con le norme indicate nel presente regolamento, richiedendo, ove sia necessario, i mezzi di trasporto al locale Comando di presidio.

Art. 50.

Uno degli ufficiali addetti alle Capitanerie od Uffici di porto che hanno ingerenza nei trasporti indicati, è particolarmente incaricato del servizio previsto dagli articoli precedenti.

Art. 51.

Alla direzione e sorveglianza della parte esecutiva del servizio speciale riguardante i trasporti per mare delle salme dei caduti in guerra, affidato come sopra alle Capitanerie ed uffici di porto, in coordinamento agli altri servizi marittimi di loro istituto, provvede l'Ispettorato del corpo delle Capitanerie di porto che a tal uopo avrà rapporti diretti col Ministero della guerra.

Onoranze promosse da Associazioni o Enti.

Art. 52.

Le Associazioni: fra le famiglie dei caduti in guerra, fra le madri e vedove dei caduti, fra i mutilati ed invalidi di guerra e fra ex-combattenti, potranno prendere l'iniziativa o concorrere con le Amministrazioni o altri Enti locali per le onoranze alle salme in arrivo e per coadiuvare nelle relative operazioni gli Enti e le famiglie.

Le predette Associazioni dovranno prendere tempestivamente accordi con le autorità comunali.

Qualsiasi spesa inerente alle onoranze di cui al presente articolo sarà a carico delle Associazioni stesse o dell'Ente che le avrà promosse.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro della guerra:
GASPAROTTO.

BONOMI — BERGAMASCO — GIRARDINI — DE NAVA
MICHELI — BELOTTI — TORRETTA.

ALLEGATO N. 1.

Art. 6.

REG. TRASPORTO GRATUITO SALME

(Spazio riservato a indicazioni d'ufficio).

Domanda per trasporto di salma di militare, a spese dello Stato.

Nome, cognome e grado del militare . . . .
Figlio di . . . . e di . . . .
Se celibe od ammogliato . . . .
Comando, corpo o servizio al quale apparteneva . . . .
Data della morte (1) . . . .
Causa della morte (1) . . . .
La salma trovasi rinchiusa in cassa di zinco? . . . .
Cimitero in cui è sepolta . . . .
Numero della tomba . . . .
Comune . . . . Provincia . . . .
Cimitero pel quale si richiede il trasporto . . . .
Comune di . . . . Provincia . . . .
Stazione ferroviaria o punto di sbarco più vicino . . . .
Nome e cognome della persona che richiede il trasporto (2) . . . .
Grado di parentela col deceduto (2) . . . .
Indirizzo: Comune di . . . . Provincia di . . . . via . . . . . . n. ...
Provvede la famiglia, a sue spese, al trasporto dalla stazione ferroviaria o dal punto di sbarco più vicino al cimitero comunale? . . . .
ai funerali? . . . .

Data . . . . 192...

Firma del richiedente

. . . .

COMUNE DI . . . . (PROVINCIA DI . . . .)

Il sindaco sottoscritto riconosce l'identità del firmatario della presente richiesta signor . . . . e conferma che esso

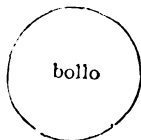
Segue ALLEGATO N. 1.

firmatario è (3) . . . . del caduto e che allo stesso spetta il diritto alla richiesta della salma per (4) . . . .

A . . . . addì . . . . 192. . .

bollo

IL SINDACO

. . . .

(Da rilasciare dal Sindaco cui la domanda viene presentata) (5).

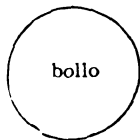
COMUNE DI . . . . (PROVINCIA DI . . . .)

Il sindaco sottoscritto dichiara che il cimitero di questo Comune è in condizioni di ricevere la salma del militare . . . . . .

A . . . . addì 192

bollo

IL SINDACO

. . . .

(Da rilasciare dal Sindaco del Comune nel cui cimitero la salma deve essere trasferita) (5).

---

(1) Allegare estratto dell'atto di morte.

(2) La concessione del trasporto gratuito della salma spetta ai congiunti del caduto secondo il seguente ordine di priorità: ascendenti, discendenti, vedove, fratelli e sorelle. Allegare ove del caso, la dichiarazione di rinuncia alla priorità (art. 5 e 6 del regolamento).

(3) Ascendente, discendente (indicare il grado preciso di parentela), vedova, fratello o sorella del caduto.

(4) Priorità ovvero rinunzia fatta da coloro cui spetterebbe la priorità in base agli articoli 5 e 6 del regolamento per il trasporto gratuito delle salme dei caduti in guerra. La rinuncia alla priorità deve risultare da dichiarazione scritta della quale il sindaco accerterà debitamente l'autenticità.

(5) Il sindaco del Comune cui viene presentata la domanda e nel cimitero del quale deve inumarsi la salma da trasportare completerà e firmerà ambedue le sopra trascritte dichiarazioni; nel caso in cui la salma debba invece essere inumata nel cimitero di altro Comune completerà e firmerà soltanto la prima delle dette dichiarazioni, dovendo la seconda dichiarazione essere completata e firmata dal sindaco del Comune nel cui cimitero dovrà inumarsi la salma. A quest'ultimo, manderà quindi la domanda a termini dell'art. 6 del regolamento.

ALLEGATO N. 2.

Art. 22.

REG. TRASPORTO GRATUITO SALME

UFFICIO CENTRALE

per la cura e le onoranze alle salme dei caduti in guerra

Udine, li . . . . 192. .

Richiesta N. . . . .

Alla (1) . . . .

(Riparto, Circolazione Veicoli)

Il giorno . . . . si dovranno spedire dalla stazione di . . . . complessivamente n. ... carri di salme di militari caduti in guerra, ripartitamente come segue:

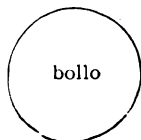
n. . . . . . carri per n. . . . . . salme destinate a . . . .
n. . . . . . carri per n. . . . . . salme destinate a . . . .
n. . . . . . carri per n. . . . . . salme destinate a . . . .
n. . . . . . carri per n. . . . . . salme destinate a . . . .

Pregasi provvedere, favorendo conferma.

Il Capo dell'Ufficio

firma: . . . .

bollo

---

(1) . . . . li . . . . 192. .

N. . . . .
al N. . . . . del . . . .

All'Ufficio centrale cura ed onoranze alle salme dei caduti in guerra.

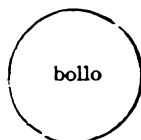
UDINE

Si è disposto che siano forniti alla stazione di . . . . per il giorno . . . . n. . . .

Segue ALLEGATO **N. 2.**

carri per la spedizione di n. . . . . . salme di militari caduti in guerra.

Il Capo (1) . . . . . .

firma : . . . .

(1) Divisione, Movimento e Traffico o Delegazione esercizio (per le ferrovie dello Stato): Direzione ferrovia privata relativa.

ALLEGATO N. 3.

Art. 25.
REG. TRASPORTO GRATUITO SALME

Trasporto militare in conto corrente a debito del Ministero della guerra

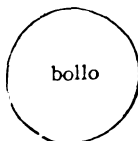
(1) . . . .

Si richiede alle stazioni di . . . . delle ferrovie . . . . il rilascio di un biglietto valevole per il viaggio di n. . . . . militari di scorta al carro n. . . . . . contenente n. . . . . . salme in destinazione di . . . . . senza immediato pagamento di tasse.

. . . . li . . . . 192. . .

Il . . . . (2)

. . . .

bollo

(1) Ufficio centrale di Udine *oppure* Comando del presidio di . . . .
(2) Grado e qualifica di chi rilascia la richiesta.

ALLEGATO N. 4.

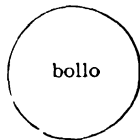
Art. 26.
REG. TRASPORTO GRATUITO SALME

Trasporto militare in conto corrente a debito del Ministero della guerra

Comando del presidio di . . . .

Si richiede alla stazione di . . . . . . delle ferrovie . . . . . . il rilascio di un biglietto valevole per il viaggio fino a . . . . di n. . . . . militari che hanno scortato salme di militari caduti in guerra, senza immediato pagamento di tasse.

. . . . li . . . . 192. . .

Il . . . . (1)
COMANDANTE DEL PRESIDIO

(1) Grado di chi rilascia la richiesta.

ALLEGATO N. 5.

Art. 28.

REG. TRASPORTO GRATUITO SALME

Trasporto militare in conto corrente a debito del Ministero della guerra

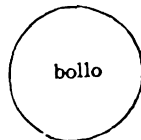
. . . .

(Ufficio di Udine, Comune o Capitaneria od Ufficio di porto)

Si richiede alla stazione di . . . . . . delle ferrovie . . . . . . l'inoltro del carro . . . . n. . . . . . contenente . . . . . salme in destinazione di . . . . senza immediato pagamento di tasse.

. . . . li 192

L'incaricato (1)

firma : . . . .

Visto d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro della guerra:

GASPAROTTO.

---

(1) Capo dell'Ufficio centrale di Udine, Sindaco, Comune di partenza. Capitaneria od Ufficio di porto.

REGIO DECRETO 19 *gennaio* 1922, *n.* 31, *che provvede alla sistemazione contabile per il trasporto delle salme dei caduti in guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 8 della legge 11 agosto 1921, n. 1074, sul trasporto gratuito delle salme dei caduti in guerra;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per la guerra, di concerto, con quelli dell'interno, della marina, delle colonie, del tesoro, dei lavori pubblici, dell'industria e degli affari esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Con i fondi inscritti nello stato di previsione della spesa per il Ministero della guerra, in esecuzione dell'art. 9 della legge 11 agosto 1921, n. 1074, si provvederà a tutte le spese occorrenti per le esumazioni, la provvista delle casse, il trasporto, i contributi ai Comuni ed alle Amministrazioni municipali delle colonie e ad ogni altra spesa inerente ed attinente alle operazioni stabilite dalla legge suddetta e dal regolamento per la sua applicazione.

Art. 2.

Per il trasporto ferroviario sulle linee esercitate dallo Stato sarà corrisposto dal Ministero della guerra all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sui fondi di cui all'art. 1, la tassa di

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 febbraio 1922. n. 33.

L. 1,20 per carro-chilometro oltre gli aumenti in vigore all'epoca del trasporto e nei casi di treni completi la tassa di L. 20 per treno chilometro, oltre gli aumenti di cui sopra.

Art. 3.

Alla fine di ogni mese saranno pagate dal Ministero della guerra all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, le tasse di trasporto di cui all'articolo precedente, quelle relative al viaggio dei militari incaricati della scorta delle salme, e tutte le eventuali tasse e spese accessorie riferentisi ai trasporti eseguiti nel mese. Sull'importo del conto che sarà presentato verrà corrisposto alle ferrovie dello Stato, l'1 per cento, a titolo di rimborso delle spese di amministrazione per la liquidazione del conto-corrente.

Art. 4.

Per il trasporto sulle ferrovie concesse all'industria concesse all'industria privata, sulle tramvie intercomunali e sulle linee di navigazione lacuale, sarà corrisposto alle rispettive Società esercenti, sui fondi di cui all'art. 1, la tassa globale di L. 4,80 per carro chilometro, per i trasporti per via di terra, e la tassa globale di L. 0,48 per salma-chilometro, per i trasporti per via lacuale.

Le tasse di trasporto suddette, quelle relative al viaggio dei militari incaricati della scorta delle salme e le eventuali tasse e spese accessorie, saranno mensilmente corrisposte dal Ministero della guerra su presentazione del conto da parte delle singole Società esercenti. Sull'importo del conto sarà inoltre, corrisposto alle Società stesse, l'1 per cento a titolo di rimborso delle spese di amministrazione per la liquidazione del conto-corrente.

Per le Società esercenti ferrovie concesse all'industria privata, legate da servizio cumulativo con la rete statale, i conti verranno presentati a cura diretta della Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 5.

Il trasporto delle salme sulle linee di navigazione esercitate per conto dello Stato verrà fatto gratuitamente.

Art. 6.

Per il trasporto marittimo eseguito sulle linee esercitate dalle ferrovie dello Stato sarà corrisposto dal Ministero della guerra all'Amministrazione ferroviaria sui fondi di cui all'art. 1, la tassa di L. 0,12 per salma-chilometro oltre gli aumenti in vigore all'epoca dell'effetuazione del trasporto.

Alle tasse di porto inerenti al percorso marittimo saranno da aggiungere le spese di trasporto dalla stazione alla banchina di imbarco, stivaggio, disistivaggio, sbarco ed eventuale trasbordo.

Le tasse di porto, quelle relative al viaggio dei militari di scorta delle salme e tutte le spese accessorie, saranno comprese nel conto mensile di cui all'art. 3.

Art. 7.

Per le spese occorrenti pel servizio affidato dal presente regolamento alle Capitanerie od Uffici di porto saranno date le necessarie anticipazioni dal Ministero della guerra, al quale le Capitanerie od Uffici stessi rimetteranno trimestralmente i relativi rendiconti, in conformità degli accordi che saranno stabiliti tra il Ministero predetto e l'Ispettorato del corpo delle capitanerie di porto.

Art. 8.

Il contributo ai comuni previsto dall'art. 8 dalla legge 11 agosto 1921, n. 1074, per tutte le operazioni, compresi il trasporto e le onoranze, che essi debbono compiere o far compiere in forza della legge stessa e del regolamento approvato col R. decreto in data 19 gennaio 1922, è fissato in L. 50 per ogni salma esumata od inumata per loro cura, oltre l'eventuale rimborso di spese di trasporto di cui all'art. 16, comma 2°, del regolamento.

Per i trasporti di salme per i quali i Comuni debbono provvedere anche la cassa, è fissato un ulteriore contributo di lire cento.

Il pagamento sarà effettuato dall'Ufficio centrale di Udine per la cura e le onoranze alle salme dei caduti in guerra per i Comuni compresi nella già zona di guerra e dal Ministero della guerra — Direzione centrale del servizio sanitario militare — per tutti gli altri Comuni, dietro presentazione di un rendiconto trimestrale debitamente documentato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 gennaio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — GASPAROTTO — BERGAMASCO — GIRARDINI — DE NAVA — MICHELI — BELOTTI — TORRETTA.

Visto, *il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 5 *febbraio* 1922, *n.* 57, *che dà facoltà al Ministero dell'industria e commercio di derogare al limite di cui al penultimo comma dell'art.* 2 *del R. decreto* 8 *novembre* 1921, *n.* 1636 *relativo alla assegnazione dei contributi statali ed all'equa determinazione dei prezzi per la costruzione di case popolari ed economiche* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 8 novembre 1921, n. 1636;
Sentito il Comitato di cui all'art. 10 della legge 20 agosto 1921, n. 1177;
Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per l'industria e il commercio e per il lavoro e le assicurazioni sociali;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 febbraio 1922, n. 35.

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' data facoltà al Ministro d'industria e commercio di derogare al limite di cui al penultimo comma dell'art. 2 del R. decreto 8 novembre 1921, n. 1636, disponendo dei fondi che eventualmente residuino dopo soddisfatte le erogazioni ivi previste, a favore di Enti costruttori che abbiano presentato domanda entro il termine di legge del 31 marzo 1921.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 febbraio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BELOTTI — BENEDUCE.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

DECRETO MINISTERIALE 2 *dicembre* 1921, *che modifica la previsione* 1921-22 *del Ministero dell'industria e del commercio e delle ferrovie dello Stato in conseguenza del passaggio a quest'ultima Amministrazione dell'esercizio di navigazione con le isole.*

IL MINISTRO DEL TESORO

DI CONCERTO CON QUELLI PER I LAVORI PUBBLICI E PER L'INDUSTRIA ED IL COMMERCIO

Visto il R. decreto 28 aprile 1921, n. 684, col quale, in applicazione dell'art. 1 del R. decreto-legge 25 agosto 1920, n. 1184, l'esercizio della navigazione dello Stato, viene restituito all'Amministrazione delle ferrovie;

Visto l'art. 3 dell'indicato R. decreto n. 684 del 1921;
Vista la legge 31 luglio 1921, n. 1013;

DECRETA:

Art. 1.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero per l'industria ed il commercio, per l'esercizio finanziario 1921-22, sono *soppressi* i seguenti capitoli con lo stanziamento per ognuno di essi indicato.

Esercizio della Navigazione con le Isole.

Cap. 76	- Personale stabile in prova ed avventizio Stipendi, paghe e competenze. . . —	L.	611.700
» 77	- Forniture, spese ed acquisti . . . . . —	»	608.700
» 78	- Indennizzi		*per memoria.*
» 79	- Ancoraggi e spese portuali. . . . . . —	»	43.300
» 80	- Noleggio di piroscafi		*per memoria*

Esercizio della navigazione dello stretto di Messina.

Cap. 81	- Personale stabile, in prova ed avventizio Stipendi, paghe e competenze accessorie	»	150.000
» 82	- Forniture, spese ed acquisti	»	200.000

Esercizio navigazione.

Cap. 109	- Spese concernenti l'esercizio navigazione Personale . . . . —	»	250.000
» 110	- Spese concernenti l'esercizio navigazione-Forniture, spese ed acquisti . . . . —	»	258.300
» 111	- Spese concernenti l'esercizio navigazione-Noleggi . . . . —	»	50.000
» 112	- Spese concernenti l'esercizio navigazione-Assicurazione contro i rischi marittimi —	»	53.100
» 113	- Rimborso al Tesoro della spesa per interessi ed ammortamento dei debiti accesi per occorrenze straordinarie nell' interesse del servizio della navigazione . —	»	229.700
		— L.	2.454.800

Art. 2.

Nello stato di previsione dell'entrata ed in quello della spesa delle Ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario 1921-22 sono apportate le seguenti variazioni:

ENTRATA.

Cap. 37 - Passeggeri	+	L.	1.000.000
» 38 - Merci	+	»	100.000
» 39 - Bestiame	+	»	63.700
» 41 - Sovvenzione del Tesoro per la navigazione con le isole	+	»	450.000
» 43 - Introiti dei servizi di navigazione libera	+	»	841.100
		+ L.	2.454.800

SPESA.

Cap. 26 - Personale	+	L.	150.000
» 27 - Forniture, spese ed acquisti	+	»	200.000
» 51 - Personale	+	»	611.700
» 52 - Forniture, spese ed acquisti	+	»	608.700
» 53 - Ancoraggi e spese portuali	+	»	43.300
» 56 - Personale	+	»	250.000
» 57 - Forniture, spese ed acquisti	+	»	258.300
» 58 - Noleggi	+	»	50.000
» 59 - Assegnazione alla riserva per rischi di mare	+	»	53.100
» 60 - Spese generali	+	»	229.700
		+ L.	2.454.800

Questo decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, 2 dicembre 1921.

P. *Il ministro del tesoro* — TANGORRA.

Il ministro dei lavori pubblici — MICHELI.

Il ministro per l'industria ed il commercio — BELOTTI.

Circolare N. 8.

Fondo di riserva assegnato alle stazioni.

(Vedi circolare n. 12-1921).

In conseguenza dell'aumentato importo di francatura delle lettere di avviso e dell'obbligo che hanno le stazioni di inviare in raccomandazione le note di giacenza, si autorizza l'elevamento del fondo di riserva:

a L. 250	per le stazioni	che attualmente	lo hanno	di L.	150
a » 150	»	»	»	»	100
a » 80	»	»	»	»	50
a » 50	»	»	»	»	30
a » 30	»	»	»	»	20
a » 20	»	»	»	»	10

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 6, 7 *e* 22.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — La ditta ing. Achille IESI fu Emilio è stata riammessa a fare offerte per contrattazione di conto della nostra Amministrazione, dalle quali venne a suo tempo esclusa come da pubblicazione fatta nel bollettino n. 41-1915.

Il Direttore generale
C. CROVA.

ANNO XV - N. 8

23 FEBBRAIO 1922

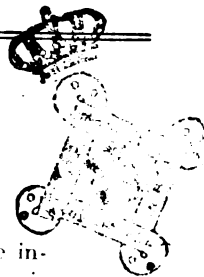
BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

(3554) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 22 *gennaio* 1922, *n.* 82, *relativo all'aumento transitorio delle indennità di trasferta dovute al personale navigante dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 1 del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, numero 1393;

Visto il R. decreto 16 giugno 1921, n. 845, che modifica transitoriamente le indennità di diaria e di pernottazione stabilite per il personale delle ferrovie dello Stato;

Visto il R. decreto 28 aprile 1921, n. 684, col quale, in applicazione del R. decreto-legge 25 agosto 1920, n. 1184, l'esercizio della navigazione dello Stato è restituito dal 1° luglio 1921, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'indennità di diaria e l'indennità di pernottazione stabilite, per le missioni nell'interno del Regno, dall'art. 131 del regolamento del personale navigante, approvato col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, e modificato dall'art. 1 del decreto Luogotenenziale 31 ottobre 1918, n. 1744, sono transioriamente sostituite dalle indennità risultanti dall'unito prospetto, visto, d'ordine Nostro, dai ministri dei lavori pubblici e del tesoro.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 febbraio 1922, n. 39.

Art. 2.

Le disposizioni del presente decreto hanno vigore dalla data del decreto stesso e fino al 30 giugno 1922.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle Leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 gennaio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

FERROVIE DELLO STATO

Indennità di trasferta per il personale navigante delle ferrovie dello Stato

(*Sostituiscono le indennità stabilite per il personale medesimo dalla tabella annessa all'art. 1 del decreto Luogotenenziale 31 ottobre 1918, n. 1744*).

Indicazione delle qualifiche	Diaria	Pernottazione	Supplemento d'indennità (1)	Totale
Comandanti di 1ª e 2ª classe ..... / Capi macchinisti di 1ª e 2ª classe ...	20	10	15	45
Comandanti (2) .... / Primi ufficiali .... / Primi macchinisti	18	8	12	38
Capitani in seconda di 1ª e 2ª classe (2). / Macchinisti in seconda di 1ª e 2ª classe (2) / Secondi e terzi ufficiali .... / Secondi e terzi macchinisti	16	6	10	32
Sottufficiali	11	5	4	20
Marinai e fuochisti	10	4	4	18
Mozzi e carbonai	10	4	4	18

(1) Il supplemento va corrisposto in aggiunta all'indennità di diaria e di pernottazione per ogni periodo di 24 ore di assenza continuata dalla residenza per missione.
(2) Dei ferry-boats.

Visto d'ordine Nostro:

Il Ministro dei lavori pubblici
MICHELI.

Il Ministro del tesoro
DE NAVA.

REGIO DECRETO-LEGGE 22 *gennaio* 1922, *n.* 91, *che reca provvedimenti intesi a regolare la corresponsione del cambio sulle competenze spettanti al personale delle Amministrazioni dello Stato che presta servizio all'Estero* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Al personale delle Amministrazioni dello Stato che risiede, per ragioni di ufficio con incarichi di carattere permanente in paesi la cui valuta faccia premio su quella cartacea italiana, sarà corrisposto, sul solo stipendio netto mensile, esclusi quindi gli assegni e le indennità di qualsiasi natura, il prezzo del cambio fra la valuta cartacea italiana e quella cartacea straniera, calcolato in base alla media delle quotazioni ufficiali italiane dei primi venti giorni del mese cui si riferisce il pagamento dello stipendio.

Nei paesi nei quali il cambio della valuta cartacea italiana è uguale o superiore alla pari, saranno corrisposte tutte le competenze spettanti in valuta cartacea italiana o nell'equivalente valuta estera.

Per Chiasso il prezzo del cambio spetterà sulla terza parte dello stipendio netto.

Art. 2.

Ai funzionari di ruolo del Ministero degli affari esteri in servizio diplomatico e consolare all'estero ed agli addetti militari na-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 febbraio 1922, n. 41.

vali ed aeronautici, sarà concesso il cambio oltre che sullo stipendio, anche sugli assegni, indennità e diaria loro spettanti secondo le disposizioni seguenti:

a) nei paesi a valuta pari o più alta della sterlina, sarà corrisposto il cambio alla pari con la valuta locale;

b) nei paesi a valuta più bassa della sterlina ma più alta della lira italiana, sarà corrisposto il cambio alla pari con la valuta sterlina;

c) nei paesi a valuta più bassa di quella italiana, sarà corrisposto il cambio alla pari con la valuta franco-francese.

Art. 3.

Non è dovuto il prezzo del cambio in confronto dello stipendio netto mensile al personale delle Amministrazioni dello Stato inviato all'estero con incarichi di carattere temporaneo. Ad esso sarà soltanto corrisposto, in aumento degli ordinari assegni l'indennità di missione da stabilirsi di volta in volta dai ministri competenti di concerto con quello del tesoro, giusta il disposto dell'art. 13 del decreto luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1311.

Art. 4.

Le presenti disposizioni avranno effetto dal 1° febbraio 1922 e da tale data rimane abrogata ogni disposizione diversa da quelle stabilite con i precedenti articoli.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 gennaio 1922.

VITTORIO EMANUELE

BONOMI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 26 *gennaio* 1922, *n*. 74, *che sopprime il Comitato consultivo per i divieti di importazione, esportazione e transito* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduto il Nostro decreto del 24 novembre 1914, n. 1303, modificato dai decreti Luogotenenziali del 9 luglio 1916, n. 868, 1° aprile 1917, n. 588, 7 aprile 1918, n. 488 e col Nostro decreto del 24 luglio 1919, n. 1296;

Veduto il Nostro decreto Luogotenenziale del 1° agosto 1918, n. 106;

Veduto l'art. 1, comma 2°, n. 2 della legge 13 agosto 1921, n. 1080, per la riforma dell'Amministrazione che autorizza la soppressione di organi, istituti e funzioni strettamente necessari;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto col Comitato dei ministri di cui al comma 1° dell'art. 2 della legge 13 agosto 1921, n. 1080, di concerto con quello degli affari esteri, del commercio, dell'agricoltura, delle colonie, della guerra e della marina;

Sentita la Commissione parlamentare di cui al comma 2 dell'art. 2 della citata legge;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Comitato consultivo per l'applicazione delle disposizioni relative ai divieti di importazione, esportazione e transito istituito col Nostro decreto del 24 novembre 1914 n. 1303, modificato coi decreti Luogotenenziali del 9 luglio 1916, n. 868, 1° aprile 1917, numero 588, 7 aprile 1918, n. 488, e col Nostro decreto del 24 luglio 1919, n. 1296, è soppresso dal 1° aprile 1922.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 febbraio 1922, n. 38.

Art. 2.

A datare dalla pubblicazione del presente decreto sulla *Gazzetta ufficiale* e fino al 31 marzo 1922 il predetto Comitato consultivo presieduto dal sottosegretario di Stato per le finanze, resterà composto dai seguenti membri:

il direttore generale delle dogane ed imposte indirette;
il direttore generale degli approvvigionamenti e consumi;
il direttore generale del tesoro;
un funzionario del Ministero di agricoltura ed uno del Ministero dell'industria e commercio, di grado non inferiore a quello di direttore capo divisione, designati dai rispettivi ministri;
il segretario generale della Confederazione generale dell'industria italiana;
un delegato della Confederazione generale degli agricoltori italiani;
il presidente della Camera di commercio di Roma;
il funzionario preposto all'ufficio dei divieti d'importazione e di esportazione presso la Direzione generale delle dogane ed imposte indirette.

Funzionerà da segretario del Comitato un impiegato del Ministero delle finanze con grado di segretario.

Per l'eventuale sostituzione dei componenti il Comitato consultivo, resta in vigore quanto dispone l'art. 1 del decreto Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1061.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 gennaio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — SOLERI — TORRETTA — BELOTTI — MAURI — GIRARDINI — GASPAROTTO — BERGAMASCO.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO-LEGGE 1° *febbraio* 1922, *n.* 61, *recante provvedimenti per sopperire alla deficienza di energia elettrica* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA

Visto il R. decreto-legge 1° dicembre 1921, n. 1653;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto coi ministri del tesoro, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per le spese richieste da impianti o lavori di natura straordinaria resi necessari a' sensi degli articoli 1, 2 e 3 del Regio-decreto legge 1° dicembre 1921, n. 1653, e per le spese analoghe occorrenti ad importare dall'estero energia elettrica in quantitativi di potenza superiori a quelli introdotti nel periodo di tempo anteriore al 1° dicembre 1921, può esser concessa al venditore dell'energia elettrica ed a carico degli utenti, una quota di concorso a fondo perduto da determinare tenendo conto unicamente di quella porzione delle spese incontrate, alla quale non corrispondono impianti o lavori utilizzabili dopo cessate le presenti eccezionali circostanze.

Art. 2.

L'assegnazione preventiva della quota di concorso menzionata nel precedente articolo e la determinazione della misura della medesima sono disposte dal prefetto su proposta del commissario regionale e, nel caso che interessino il territorio di più Provincie,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 febbraio 1922, n. 39.

dal Ministero dei lavori pubblici su proposta del Comitato di cui all'art. 8 del presente decreto, sentito, se del caso, il commissario regionale.

Art. 3.

Salvo pattuizioni diverse o contrarie espressamente stipulate dalle parti le spese da ripartire fra gli utenti, a norma dell'art. 7 del R. decreto-legge n. 1653 del 1° dicembre 1921, per la energia termo-elettrica prodotta in officine requisite o in officine di proprietà di utenti a norma dell'art. 1 dello stesso R. decreto-legge n. 1653 del 1° dicembre 1921, sono le seguenti:

a) una aliquota corrispondente all'interesse ed all'ammortamento dell'impianto reso funzionante od una congrua quota di affitto che tenga conto di tali elementi;

b) tutte le spese vive per la produzione dell'energia, eccettuata la quota di L. 0,12 per chilovattora, come all'art. 2 del decreto n. 250 del 27 febbraio 1919, la quale resta a carico della azienda distributrice per conto della quale l'energia è stata prodotta.

Il prezzo d'acquisto dell'energia elettrica, importata dall'estero a' sensi dell'art. 1 del presente decreto, graverà sul distributore per la quota di L. 0,12 al chilovattora e l'eventuale maggior costo sarà ripartito fra gli utenti con le stesse norme del decreto Luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 250.

Art. 4.

Sull'energia che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato mette a disposizione delle Aziende elettriche distributrici per effetto dei provvedimenti adottati in seguito al decreto-legge 1° dicembre 1921, resta a carico del distributore la quota fissa di centesimi 12 per chilovattora, di cui all'art. 2 del decreto-legge Luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 250.

Art. 5.

La sospensione della fornitura dell'energia elettrica comminata dall'art. 4 del decreto-legge del 28 dicembre 1919, n. 2547, può, in via temporanea o permanente, essere disposta dai pre-

fetti su proposta dei commissari regionali. In tali casi, è in facoltà del prefetto denunciare la infrazione al magistrato per l'applicazione delle altre sanzioni penali.

Art. 6.

A tutti gli effetti di legge, la disoccupazione operaia dipendente dall'applicazione delle sanzioni penali per contravvenzioni ai decreti prefettizi regolanti il razionamento dell'energia elettrica, non sarà considerata come involontaria.

Gli oneri di tale disoccupazione resteranno a carico dei datori di lavoro, in confronto dei quali fu accertata la contravvenzione.

Art. 7.

All'osservanza delle limitazioni relative al consumo dell'energia elettrica ed all'accertamento delle relative contravvenzioni provvedono, oltre gli agenti della forza pubblica e le Regie guardie di finanza, il personale del genio civile, degli Uffici tecnici di finanza e dell'Ufficio speciale delle ferrovie (Circoli d'ispezione) e occorrendo, tecnici di fiducia da nominarsi dal prefetto su proposta dei commissari regionali e da equipararsi agli agenti giurati.

Art. 8.

In analogia a quanto dispone l'art. 46 del decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2161, è costituito un Comitato permanente della 2ª Sezione del Consiglio superiore delle acque composto dal presidente del Consiglio superiore o da chi ne fa le veci nella 2ª sezione, di 4 membri della sezione stessa e del capo dell'ufficio elettricità. Il Comitato esercita le attribuzioni della sezione nei casi di urgenza ed a norma dell'art. 2 del presente decreto.

Art. 9.

Le spese occorrenti al funzionamento dei commissari regionali istituiti con l'art. 4 del decreto-legge 1° dicembre 1921, numero 1653 ed alla sorveglianza di cui all'art. 7 del presente de-

creto sono a carico delle Ditte venditrici di energia elettrica interessate al razionamento . A questo fine con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentito il Comitato di cui al precedente articolo, tali spese saranno ripartite tra le Ditte di cui sopra in proporzione del capitale versato o investito nell'azienda al 31 dicembre 1921.

Per provvedere intanto a tali spese, è dal tesoro autorizzata, salvo rimborso a carico delle ditte, la somma di L. 120.000 da iscriversi con decreto del detto dicastero in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio in corso.

La determinazione delle competenze dei commissari regionali sarà fatta con decreto del ministro dei lavori pubblici.

Art. 10.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° febbraio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — DE NAVA
BELOTTI — BENEDUCE.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 1° *febbraio* 1922, *n.* 88, *che proroga i termini degli articoli* 1 *e* 2 *di quello* 23 *novembre* 1921, *n.* 1741. (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 13 agosto 1921, n. 1080, sulla riforma dell'Amministrazione dello Stato;

Visto il Nostro decreto 20 ottobre 1921, n. 1411, che reca le norme per gli esoneri degli impiegati ed agenti dello Stato, in esecuzione della legge predetta;

Visto il Nostro decreto 23 novembre 1921, n. 1741, che proroga i termini stabiliti da alcuni articoli della legge e del decreto suindicato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno e del ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Ferme le disposizioni del R. decreto in data odierna n. 46 relative ai provvedimenti di esonero del personale dipendente dal Ministero delle poste e dei telegrafi i termini di cui agli articoli 1 e 2 del R. decreto 23 novembre 1921, n. 1741, sono rispettivamente prorogati al 15 aprile 1922 e al 1° aprile stesso anno, restando immutato al 22 detto quello per l'applicazione dell'articolo 5 della legge 13 agosto 1921, n. 1080.

Questo decreto avrà effetto dalla data della sua sottoscrizione e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 febbraio 1922, n. 40.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1 febbraio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 2 *febbraio* 1922, *n.* 81, *che reca modificazioni alle circoscrizioni dei compartimenti delle ferrovie dello Stato di Napoli e di Bari* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto il R. decreto 5 agosto 1912, n. 907;

Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 febbraio 1922, n. 39.

Articolo unico.

La stazione di Potenza Inferiore, compresa, secondo la tabella *A*, annessa al Regio decreto 5 agosto 1921, n. 907, nella circoscrizione del compartimento ferroviario di Napoli, viene inclusa nella circoscrizione del compartimento di Bari.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 febbraio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 2 *febbraio* 1922, *n.* 83, *che reca modificazioni al regolamento* 13 *agosto* 1917, *n.* 1393, *circa la nomina del segretario delle commissioni esaminatrici per i personali delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 35 del regolamento del personale approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Visto l'art. 1, ultimo comma, del decreto Luogotenenziale sopradetto;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 febbraio 1922, n. 39.

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Su proposta del Nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'ultimo comma dell'art. 35 del regolamento per il personale delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto Luogotenenziale n. 1393 del 13 agosto 1917, è sostituito dal seguente:

« Un funzionario od agente di ruolo dell'Amministrazione ferroviaria di Stato esercita, senza diritto di voto, le funzioni di segretario della Commissione ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 febbraio 1922.

VITTORIO EMANUELE

BONOMI — MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

Comunicati.

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
ROSOLA Agostino (26119) .	Guardiano	Condannato alla reclusione per un anno, cinque mesi e cinque giorni, per complicità in furto di biciclette e di tessuti commesso nell'ottobre e nel novembre 1919 sulla linea ferroviaria Brescia-Rezzato. (Sentenza 27 agosto 1920 della Corte di Appello di Brescia).
LONGINOTTI Angelo (132758).	Manovale	Condannati, il *Longinotti* alla reclusione per quattro anni e otto mesi; il *Grazzini* ed il *Landi* a quattro anni ed un mese della stessa pena, per furto di tessuti, pellami ed altre mercanzie, commesso da giorno imprecisato all'8 giugno 1920 alla stazione di Firenze. (Sentenza 12 novembre 1920 della Corte di Appello di Firenze).
GRAZZINI Enrico (176676)	Manovale	
LANDI Giovanni (122807) .	Manovratore	
BALDI Alfredo (174877) . .	Frenatore in prova	Condannato alla reclusione per due anni ed un mese, per correità nel furto di una valigia contenente oggetti vari e per complicità nel furto di un'altra valigia contenente gioielli di rilevante valore, reati commessi a Bologna fra la fine di marzo ed il 14 aprile 1920. (Sentenza 21 ottobre 1920 del Tribunale di Bologna).
BONOMETTI Giuseppe (222538).	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per due mesi e venti giorni ed alla multa di L. 195,30, per correità in tentato furto di merce contenuta in un carro giacente nello scalo ferroviario di Brescia il 21 marzo 1921. (Sentenza 10 maggio 1921 del Tribunale di Brescia).
TABARRINI Pompilio (157628).	Frenatore	Condannato alla reclusione per due anni e sei mesi, per furto di dieci rotoli di tela per lenzuola ed altro, commesso il 1° agosto 1920 a Cannara in danno di Preziotti Giacobbe. (Sentenza 5 marzo 1921 del Tribunale di Spoleto).
GHILINO Attilio (126959) .	Operaio di 1ª classe	Condannato a sei mesi di reclusione ed a L. 200 di multa, per ricettazione dolosa di quattro fiaschi di vino di cui fu trovato in possesso in stazione di Genova P. P. il 21 maggio 1920. (Sentenza 25 maggio 1920 del Tribunale di Genova).
BOSSA Bernardino (172556)	Manovratore	Condannato ad un mese di reclusione ed a L. 100 di multa per ricettazione di merci provenienti da furto, commesso nel giugno 1919 alla stazione di Caserta. (Sentenza 16 aprile 1921 della Corte di Appello di Napoli).

Con deliberazione 8 dicembre 1921 del Consiglio d'Amministrazione, è stato dichiarato d'ufficio dimissionario, dalla data stessa, in applicazione del punto 3° dell'art. 165 del Regolamento del personale, il fuochista *Leone Tommaso* (181331) per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre dieci giorni a decorrere dal 17 ottobre 1920.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che il sig. Direttore Generale, con decisione 2 gennaio 1922, punì col licenziamento, in applicazione degli articoli 186 *e*) e 197 del citato Regolamento il frenatore in prova *Calvano Giuseppe* (214132) per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre dieci giorni, a decorrere dal 1° gennaio 1921.

Ordine generale N. 1.

Modificazioni alle circoscrizioni dei Compartimenti di Napoli e di Bari e delle sezioni distaccate del servizio Lavori di Salerno e di Lecce.

(Vedi Ordini generali n. 15-1912 e n. 28-1912).

A datare dal giorno 3 marzo 1922, in virtù del Regio decreto 2 febbraio 1922, n. 81, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno n. 39 del 16 febbraio stesso, le circoscrizioni dei Compartimenti ferroviari di Napoli e di Bari restano modificate nel senso che la stazione di Potenza Inferiore, compresa, secondo la tabella *A* annessa al Regio decreto 5 agosto 1922, n. 907, nella circoscrizione Compartimentale di Napoli, viene inclusa, invece, nella circoscrizione Compartimentale di Bari.

Conseguentemente, dalla stessa data, la stazione di Potenza Inferiore cessa di appartenere alla circoscrizione della Sezione dei Lavori di Salerno e viene assegnata alla circoscrizione della Sezione Lavori di Lecce.

Ordine di servizio N. 10.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La Società anonima cooperativa di consumo « Cesare Pozzo » fra macchinisti, fuochisti ed affini delle Ferrovie dello Stato avente sede in Napoli, è stata ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'Ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve quindi essere aggiunto nell'elenco *A* al citato regolamento, ristampato con l'Ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 9.

Trasporti per conto del Ministero del tesoro.

Per effetto di accordi intervenuti col Ministero del tesoro, a partire dal 1° marzo 1922, le spedizioni di monete metalliche e di recipienti vuoti necessari per il movimento dei fondi di Cassa dell'Erario, dovranno essere accettate ed inoltrate in franchigia sulle linee esercite dalle ferrovie dello Stato.

Per tali spedizioni, da eseguirsi sempre in base alle norme della concessione speciale B — *Trasporti per conto dello Stato* — la R. Tesoreria Centrale, la R. Zecca e le Sezioni della R. Tesoreria Provinciale continueranno a presentare, come per l'addietro, la lettera di vettura, nel prescritto numero di esemplari, nonchè la richiesta mod. *C*.

Però su quest'ultima, come sulle diverse parti della lettera di vettura e relativo duplicato, dovrà, per norma delle stazioni,

essere apposta, con apposito timbro od a mano, *in modo chiaro e bene appariscente*, la dicitura « *Trasporto in franchigia per conto del Ministero del tesoro* » convalidata col timbro dell'ufficio emittente e con la firma del funzionario che autorizza la spedizione.

Le stazioni, previo riscontro della regolarità dei predetti documenti, daranno subito corso al trasporto, senza esporre sui medesimi, nè sul duplicato della lettera di vettura da rilasciarsi alla parte, alcuna tassa e senza quindi esigere pagamento di sorta.

Conseguentemente le stazioni mittenti non avranno, per dette spedizioni, da assumere alcun debito, nè alcun credito: i diritti di sosta e le eventuali tasse e spese accessorie che si dovessero maturare lungo il percorso saranno invece dalle stazioni di arrivo da portarsi in conto e da riscuotersi dagli uffici destinatari all'atto dello svincolo.

Sui registri e riassunti arrivi e spedizioni, di fronte alla scritturazione di ciascuno di siffatti trasporti dovrà esporsi l'indicazione: « Trasporto per conto del Ministero del Tesoro ».

S'interessano tutte le stazioni a prendere buona nota di quanto sopra ed a curare l'esatta applicazione di ciò che in merito viene disposto, sì che non abbiano a verificarsi inconvenienti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 10.

Scritturazione dei trasporti dei pacchi ferroviali effettuati *in servizio interno*, in base alla tariffa ordinaria N. 6 G. V.

Dal 1° marzo 1922 la registrazione e riassunzione dei trasporti in servizio interno di pacchi ferroviari del peso fino a 40 chilogrammi, effettuati in base alla tariffa N. 6 G. V., con lettera di vettura color giallo, dovrà essere fatta come è detto appresso:

a) *Spedizioni*. - Le spedizioni dovranno essere inscritte in separati registri mod. C[i] 401 con numerazione propria, incomin-

ciando col numero 1 e continuando progressivamente fino al 31 dicembre. Si dovranno pure compilare separati riassunti spedizioni « mod. Ci 414 », da intestarsi a mano - « trasporti di pacchi ferroviari ».

L'ammontare del debito e del credito sarà da riportarsi sugli ordinari registri e riassunti spedizioni a G. V. per formare con quello delle altre spedizioni un totale unico, da inscriversi poi nella prescritta sede del Conto corrente « mod. Ci 436 ».

Eccezionalmente, le stazioni di minor traffico, fermo restando l'uso separato di registri mod. Ci 401, potranno invece inscrivere i trasporti di cui è caso, in gruppo a parte intestato « trasporti di pacchi ferroviari », in calce al riassunto spedizioni degli altri trasporti, pur facendo totali separati, per poscia riunirli in un'unica cifra da riportarsi parimenti nell'apposita sede del conto corrente mod. Ci 436.

b) *Arrivi*. - In arrivo le stazioni dovranno continuare a registrare i trasporti sugli ordinari registri del servizio interno « mod. Ci 404 » promiscuamente con gli altri trasporti a G. V.

Sui riassunti degli arrivi dovranno però essere registrati in gruppo a parte, dopo gli altri trasporti a G. V. ovvero, nelle stazioni di maggiore importanza, su fogli separati, *tenendo presente che la scritturazione per questi trasporti dovrà avvenire per ordine cronologico di arrivo*, senza cioè, che occorra la coordinazione dei documenti per stazione di partenza come per gli altri. Anche per gli arrivi, l'ammontare del debito e del credito dei riassunti dovrà essere addizionato con quello dei trasporti ordinari per formare sul mod. Ci 415 un unico totale da inscriversi nell'apposita sede del conto corrente « mod. Ci 436 ».

Si raccomanda alle stazioni la stretta osservanza delle disposizioni di cui sopra.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Infortunio in ferrovia (località al di quà del vecchio confine) - **Azione di danni** (Tribunale di Trieste) - **Diritto processuale austriaco - Criteri determinativi della competenza ratione loci.**

La gestione delle linee ferroviarie al di quà del vecchio confine affidate alla Delegazione di Trieste, non può costituire il criterio determinativo della competenza territoriale nelle azioni di danni instaurate contro l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, perchè la sfera di azione dei giudici nella applicazione del diritto processuale austriaco, rimane circoscritta dai Confini che separano le antiche provincie dalle nuove. E perciò è incompetente il Tribunale Commerciale Marittimo di Trieste a decidere su una domanda di danni proposta in dipendenza di un sinistro ferroviario avvenuto al di quà del vecchio confine.

CASSAZIONE ROMA, Sezione Promiscua - Decreto 13 dicembre 1921 (*Pres.* e *Rel.* Biscaro; *P. M.* Arsidi - *concl. conf.*) - Ferrovie Stato ricorrenti contro Luigi Germek.

Con petizione 23 ottobre 1920 avanti il Tribunale Commerciale e Marittimo di Trieste, Luigi Germek, residente a Trieste esponeva di avere riportato grave nocumento alla salute nel disastro ferroviario avvenuto il giorno 7 agosto 1920 presso la stazione di Reana del Roiale in provincia di Udine, mentre viaggiava in una vettura del treno n. 503, proveniente, da Milano e diretta a Trieste.

Chiedeva la condanna della convenuta Amministrazione delle Ferrovie dello Stato al pagamento di L. 40.000, o di quella minore somma che le fosse liquidata a titolo di risarcimento di danno.

Alla prima udienza di trattazione della causa la convenuta Amministrazione eccepì l'incompetenza materiale e l'inamissibilità dell'azione giudiziaria.

Con successiva scrittura di risposta propose l'eccezione d'incompetenza territoriale, che sviluppò in un'ulteriore udienza, sostenendo che competente a decidere sull'azione è il giudice del luogo ove avvenne il sinistro.

Con decreto 10 maggio 1921 il Tribunale si dichiarò incompetente per ragione di territorio.

Sopra gravame dell'attrice la Corte di Appello di Trieste con decreto 23 giugno 1921, in riforma del decreto del Tribunale, respinse l'eccezione d'incompetenza territoriale.

Contro questa decisione ha proposto ricorso in revisione l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato proponendo che in riforma della stessa decisione sia confermato il decreto del Tribunale.

MOTIVI IN DIRITTO.

La Corte d'Appello osservò preliminarmente che la declinatoria, per ragione di territorio del Foro adito, non doveva dai primi giudici essere presa in considerazione, perchè non proposta alla prima udienza, come è prescritto dai §§ 240 Rpc e 43 n. 59.

Obbietta la ricorrente Amministrazione che la deduzione del motivo di incompetenza, formulata alla prima udienza, voleva significare appunto la declinatoria, per ragione di territorio, del foro adito, che solo per minore esattezza del funzionario verbalizzante fu scritto « incompetenza materiale », là dove era da scriversi « incompetenza territoriale », apparendo illogico che si sia voluto premettere la deduzione del motivo della incompetenza materiale a quella della inammissibilità dell'azione, come si legge nel protocollo di trattazione della causa. La deduzione di un'eccezione pregiudiziale, anteposta a quella d'inamissibilità, fa tosto pensare alla declinatoria del Foro per ragione di territorio, la quale va proposta sotto pena di decadenza, prima di ogni altra istanza o difesa. In proposito il Supremo Collegio osserva che la precisa formulazione di questa eccezione nella scrittura di risposta che seguì immediatamente la prima trattazione orale, denota

come solo per errore di scritturazione si sia nel protocollo di udienza fatto apparire che la prima eccezione opposta dalla convenuta amministrazione, era l'incompetenza materiale, anzichè quella territoriale. Concorre a far accettare in questi termini di fatto l'assunto della ricorrente, il contegno tenuto dal patrocinio dell'attrice alla ulteriore udienza di trattazione, in cui fu largamente discussa da ambedue le parti l'eccezione d'incompetenza territoriale, senza che, da parte dell'attrice, si sia nonchè opposta, neppure adombrata la decadenza della sua proponibilità.

La declinatoria del Foro adito trova il suo giuridico fondamento nelle disposizioni dei §§ 74 N. G. e 4 Ord. imp. 9 marzo 1898 n. 41, ed art. 7 del R. decreto 23 maggio 1921 n. 653.

Il § 74 N. G. determina il Foro generale dell'Erario dello Stato (intesa la nozione di Erario nel senso più lato di ogni pubblica Amministrazione chiamata a rispondere di obbligazioni dello Stato di carattere patrimoniale) con riguardo alla sede dell'organo pubblico destinato a rappresentare l'Erario in giudizio.

Questa disposizione si integra col § 4 della citata ord. imp., che attribuisce la rappresentanza dell'Erario nei giudizi nei quali la sua competenza è di quella del Foro generale in conformità del § 74 N. C., alla Procura di Finanza nella cui circoscrizione si trova la cosa litigiosa, e, in mancanza di essa, e cioè qualora oggetto della lite non sia una cosa materiale, « quella Procura di Finanza nella cui circoscrizione si è verificato l'avvenimento dal quale è derivata la pretesa fatta valere giudizialmente ». Facendo difetto anche questo secondo criterio, la competenza giudiziale va determinata secondo la sede dell'ufficio immediatamente dipendente dall'Amministrazione centrale, cui appartiene il ramo di esercizio interessato nella controversia. L'art. 7 del R. decreto 25 maggio 1921, che estendendo ai territori annessi all'Italia le leggi del Regno sull'Avvocatura Erariale, ha convertito le Procure di Finanza di Trieste e di Trento in Avvocature erariali, riproduce testualmente il ricordato § 4 dell'Ord. Imp. del 1898.

Orbene, l'attrice intanto ha creduto di potere adire il Tribunale di Trieste, in quanto Trieste sarebbe, rispetto alla di lei pretesa, il Foro generale del domicilio della convenuta Amministrazione dello Stato.

Senonchè, avendo l'azione dedotta in giudizio per oggetto il

pagamento di una somma di denaro in base ad un'obbligazione per colpa aquiliana, ed essendo il titolo dell'obbligazione il risarcimento del danno sorto in occasione di un infortunio ferroviario imputabile all'Amministrazione dello Stato esercente la linea nel cui percorso avvenne l'infortunio, è chiaro che condizione imprescindibile per radicare la competenza del magistrato di Trieste dovrebbe essere l'appartenenza del tratto della linea ove il sinistro si è verificato, alla circoscrizione territoriale della nuova Avvocatura che sostituì l'antica Procura di Finanza di Trieste. Ma quando si pone in fatto che l'infortunio è avvenuto in Provincia di Udine, si è anche dimostrata l'inapplicabilità della competenza del Foro generale del domicilio della convenuta Amministrazione in base alle disposizioni della legge austriaca, fatte proprie in questa materia dal citato R. decreto, che regolano l'ordine e la competenza delle giurisdizioni nei territori annessi all'Italia.

E' affatto irrilevabile la circostanza che alla Corte di Appello di Trieste è sembrata decisiva per attribuire alla magistratura locale la cognizione della causa, che cioè la gestione della linea Tarvisio-Trieste, lungo il cui percorso è accaduto l' infortunio, sia stata sottoposta alla giurisdizione della delegazione per l'esercizio delle ferrovie di Trieste; sia perchè all'ultimo criterio stabilito dall'art. 7 del R. decreto 23 maggio 1921 in conformità del § 4 dell'Ord. imp. 9 marzo 1898, desunto dalla sede dell'ufficio immediatamente dipendente dall'Amministrazione centrale, è lecito ricorrere solo in mancanza degli altri due criteri indicati dalle stesse norme di legge (luogo in cui si trova la cosa litigiosa e luogo ove si è verificato l'avvenimento, dal quale si fa derivare la pretesa fatta valere in giudizio); sia perchè la sfera d'azione delle suddette norme disciplinanti la competenza dei giudici chiamati ad applicare il diritto processuale e materiale austriaco, va contenuta entro i Confini che separano le nuove dalle antiche provincie.

Le spese seguono la soccombenza.

P. Q. M.

La Corte di Cassazione facendo luogo al ricorso dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in riforma del decreto 23 giugno 1921, richiama in vigore il decreto 10 maggio 1921 del Tribunale commerciale e marittimo, con la condanna dell'attrice nelle spese di terzo grado di giudizio, tassate in L. 146,70.

Errata-corrige.

Nello specchietto dell'Ordine di servizio n. 197 (circoscrizione dei Riparti d'Ispezione Materiale e Trazione) pubblicato a pagina 829 del Bollettino Ufficiale n. 52-1921 nella colonna « Limite circoscrizioni » del Riparto I Milano aggiungere:

Milano Lambrate - Treviglio C. (i)
Treviglio ovest (i) - Treviglio C.
Treviglio ovest - Bivio Bergamo

assegnati a detto Riparto come da Ordine di servizio n. 87-1921.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L.	12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore, chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XV - N. 9

2 Marzo 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3633) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 29 *gennaio* 1922, *n.* 92, *che approva il regolamento per l'applicazione della legge* 21 *agosto* 1921 *n.* 1312 *concernente l'assunzione obbligatoria al lavoro degli invalidi di guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III,
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 21 agosto 1921, n. 1312, concernente l'assunzione obbligatoria al lavoro degli invalidi di guerra;

Sentita la Giunta centrale esecutiva per il collocamento e la disoccupazione;

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto col ministro dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, col ministro per la giustizia e gli affari del culto, col ministro del tesoro, col ministro per l'agricoltura, col ministro per l'industria e il commercio e col ministro dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' approvato l'annesso regolamento per l'applicazione della legge 21 agosto 1921, n. 1312, concernente l'assunzione obbligatoria al lavoro degli invalidi di guerra, composto di trentadue articoli e visto, d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 gennaio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — BENEDUCE — DE NAVA — MAURI — BELOTTI — MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 febbraio 1922, n. 41.

REGOLAMENTO

per l'applicazione della legge 21 agosto 1921, n. 1312, concernente l'assunzione obbligatoria degl'invalidi di guerra nelle pubbliche Amministrazioni e nelle aziende private.

Art. 1.

Nei ruoli provinciali, di cui all'art. 3 della legge 21 agosto 1921, n. 1312 sono inscritti gl'invalidi che possiedono i requisiti stabiliti dalla legge stessa, abbiano conseguito pensione privilegiata di guerra o assegno rinnovabile o temporaneo, salvo il disposto del capoverso dell'art. 2 del presente regolamento.

Gl'invalidi che siano affetti da lesioni ascritte o ascrivibili ad una delle voci di nona categoria contemplate nell'art. 2 della legge continuano a beneficiare delle disposizioni sul collocamento obbligatorio anche dopo la scadenza dell'assegno temporaneo.

La stessa disposizione si applica agl'invalidi di decima categoria limitatamente alle voci contemplate nell'art. 2 della legge, anche dopo la liquidazione dell'assegno per una volta tanto.

Art. 2.

Il libretto di pensione o il decreto di concessione della pensione è prova sufficiente che l'invalido si trova nelle condizioni di cui all'articolo precedente, salvo che la concessione sia stata effettuata a favore di borghesi danneggiati per fatto di guerra.

In mancanza di libretto o di decreto è prova sufficiente l'estratto del verbale di visita collegiale, semprechè l'invalido possa dare anche la prova di percepire assegni di convalescenza dal corpo militare che lo amministra.

Art. 3.

Il datore di lavoro che spontaneamente occupi invalidi non soggetti alle disposizioni di legge per avere perduto ogni capacità lavorativa, ha facoltà di conteggiarli nella percentuale degli invalidi che è tenuto ad occupare nella sua azienda.

Art. 4.

Le disposizioni dell'art. 8 della legge si applicano, oltre che alle Amministrazioni dello Stato, delle Provincie e dei Comuni o delle aziende municipalizzate, anche agli Istituti di Stato, alle Banche di emissione, alle istituzioni pubbliche di beneficenza, agli Enti in genere di diritto pubblico, e a tutte le altre Amministrazioni o Istituti nei riguardi dei quali l'autorità governativa, centrale e locale, nell'esercizio dei suoi poteri di vigilanza.

può disporre l'approvazione, l'annullamento o la sospensione dei provvedimenti adottati dagli organi deliberativi e esecutivi delle medesime Amministrazioni o Istituti.

L'Amministrazione della Real Casa è parificata all'Amministrazione statale per quanto riguarda l'applicazione della legge.

Le aziende di cui al presente articolo a carattere industriale possono optare per il trattamento previsto per i datori di lavoro di cui all'art. 11 della legge e in tal caso tali aziende saranno soggette a tutte le disposizioni stabilite al riguardo dalla legge e dal regolamento.

Art. 5

Le aziende esercenti ferrovie e tramvie concesse all'industria privata sono soggette alle disposizioni dell'art. 8 della legge.

Sino a che non sarà provveduto con decreto Reale a stabilire le norme cui devono essere assoggettate le aziende medesime, per il personale dei servizi attivi, tali aziende saranno soggette alle disposizioni dell'art. 9.

Art. 6.

Ai sensi dell'art. 8 della legge sono ritenuti ultimi posti di ruolo quelli ai quali si accede, secondo gli ordinamenti di ogni singola Amministrazione, Istituto od Ente, senza speciale anzianità o senza particolari meriti di servizio acquisiti nella stessa Amministrazione o in Amministrazioni affini. Ove non esistano organici per gradi o anzianità si considerano ultimi posti di ruolo quelli ai quali si accede per ciascuna categoria, secondo gli ordinamenti dell'Ente, senza speciale esperienza professionale.

Nell'applicazione dell'art. 8 della legge saranno rispettati i diritti ad impiego nei ruoli, che siano stati acquisiti, prima dell'entrata in vigore della legge stessa, per effetto della legge 5 ottobre 1920, n. 1431.

Le proporzioni di impiego per gli invalidi stabilite dall'art. 8 della legge sono applicabili anche per i ruoli speciali e tecnici.

La precedenza di cui all'art. 8 della legge riguarda esclusivamente il collocamento e non l'ordine di graduatoria per il conferimento dei posti vacanti.

Art. 7.

Le Amministrazioni centrali dello Stato di cui all'art. 8 della legge daranno notizia alla sede centrale dell'Opera nazionale per la protezione e l'assistenza degli invalidi di tutti i posti messi a concorso.

Le aziende e gli Istituti di cui allo stesso articolo faranno le stesse comunicazioni alla rappresentanza provinciale dell'Opera nazionale competente nel territorio ove le Aziende e gli Istituti suddetti hanno la loro sede.

La rappresentanza provinciale dell'Opera darà notizia alla sede centrale dei concorsi dei quali ha avuto comunicazine ai sensi del presente articolo.

Art. 8.

Nel numero dei dipendenti occupati presso i datori di lavoro, di cui all'art. 11 della legge, s'intende compreso solo il personale maschile.

Per le aziende costituite in cooperativa nella determinazione del numero dei dipendenti non si tiene conto del numero dei soci salariati.

Art. 9.

Le domande di esonero in base all'art. 12 della legge 21 agosto 1921, n. 1312, debbono essere presentate al Ministero per il lavoro e la previdenza sociale.

Entro un mese dal giorno in cui il ministro del lavoro abbia negato l'esonero, per gli effetti dell'art. 15 della legge, il datore di lavoro deve provvedere all'assunzione degli invaidi a norma di legge.

Art. 10.

Le aziende che hanno la sede principale in una Provincia e sedi secondarie e succursali, stabilimenti in altre Provincie, semprechè siano soggette alla legge 21 agosto 1921, n. 1312, dovranno fare la denuncia di cui all'art. 14 della legge distintamente per le singole Provincie alle competenti Giunte provinciali o complessivamente all'Ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione.

L'Ufficio nazionale, tenuto conto del numero dei mutilati disponibili in ogni Provincia e delle condizioni dell'industria, può consentire che un'azienda assuma in una Provincia un numero di invalidi superiore a quello prescritto portando l'eccedenza a compenso del minor numero di assunzioni fatte in altre Provincie.

I datori di lavori che esercitano lavorazioni a carattere stagionale o di breve durata, per un periodo non superiore a tre mesi, sono esonerati dal collocamento obbligatorio degl'invalidi di guerra, rispetto al personale assunto per tali lavorazioni.

Art. 11.

Il datore di lavoro può adibire gli invalidi nei reparti o posti per i quali li ritiene più adatti, purchè raggiunga, nella occupazione complessiva di invalidi, le proporzioni prescritte dalla legge.

Art 12.

Negli aumenti e nelle riduzioni del personale, come pure nei licenziamenti, i datori di lavoro devono procedere in modo che non risulti diminuita, nel complesso, la proporzione tra personale valido ed invalido stabilita dalla legge. In caso di vacanza di posti per effetto delle disposizioni di questo articolo, le nuove assunzioni d'invalidi devono essere fatte senza ritardo.

Art. 13.

L'invalido di guerra disoccupato, ove intenda avvalersi delle disposizioni della legge 21 agosto 1921, n. 1312, deve inoltrare domanda alla rappresentanza provinciale dell'Opera nazionale per la protezione ed assistenza degli invalidi anche a mezzo della Commissione comunale di avviamento al lavoro istituita nel Comune ai sensi del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1911, ovvero, in assenza, a mezzo del sindaco del Comune di residenza.

L'ufficio a cui la domanda è presentata dovrà rilasciarne ricevuta.

Art. 14.

La domanda di cui al presente articolo dovrà essere corredata dei seguenti documenti:

1° un documento comprovante il godimento della pensione o il titolo a conseguirlo, e precisamente:

a) quando l'invalido sia già provvisto di pensione di guerra è sufficiente la presentazione di un documento (decreto di concessione di pensione certificato rilasciato dal sindaco, attestazione notarile) atto a provare che l'invalido stesso ha titolo di pensione, assegno rinnovabile o temporaneo;

b) quando l'invalido sia in attesa di pensione, all'estratto di visita collegiale deve essere allegato un documento che, a norma dell'art. 2 del presente regolamento, dia la prova della corresponsione degli assegni di convalescenza da parte dell'autorità militare;

c) nel caso che l'assegno temporaneo di 9ª categoria sia scaduto e nel caso in cui la liquidazione dell'assegno di 10ª catgoria per una volta tanto sia stata effettuata, l'invalido presenterà tutti i documenti atti a provare che antecedentemente alla data della domanda abbia usufruito di assegno di 9ª e 10ª categoria, per le voci specificate all'art. 2 della legge;

2° tutti i documenti, gli eventuali titoli e referenze atti a dimostrare le attitudini lavorative o professionali dell'invalido anche in relazione all'occupazione cui aspira;

3° un certificato dell'ufficiale sanitario del comune di residenza, o di un suo delegato, debitamente legalizzato, dal quale risulti la natura ed il grado di invalidità.

Art. 15.

Il certificato medico di cui al n. 3 dell'articolo precedente dovrà contenere una esatta descrizione delle condizioni attuali dell'invalido resultanti dall'esame obbiettivo, la dichiarazione se l'invalido possa riuscire di pregiudizio alla salute e sicurezza dei compagni di lavoro e l'apprezzamento se le condizioni fisiche dell'invalido lo rendano idoneo a proficuo lavoro almeno in qualche professione o mestiere.

Per gli invalidi affetti da lesioni ascritte alla 9ª o alla 10ª categoria, il medico dovrà esplicitamente dichiarare se l'invalidità sia contemplata in una delle voci seguenti:

Nona categoria – voci:

4ª la perdita totale di due delle ultime tre dita di una mano, o tra le due mani;

5º la perdita totale di uno degl'indici, accompagnata, o non, dalla perdita di una delle ultime tre dita dell'altra mano;

6º la perdita delle ultime due falangi di uno degl'indici e di quelle di altre due dita, tra le due mani, che non siano quelle dei pollici e dell'altro indice, oppure la perdita delle stesse falangi delle ultime tre dita di una mano, o di quattro, tra le due mani;

7º la perdita delle due ultime falangi dei due indici;

8º la perdita della falange ungueale dei due pollici;

9º la perdita della falange ungueale di uno dei pollici insieme con quella della falange ungueale di un altro dito delle mani;

10º la perdita della faange ungueale di sei o cinque dita, tra le due mani, che non siano i pollici, oppure della stessa falange di quattro dita, tra le due mani, compreso uno degli indici.

Decima categoria – voci:

3º la perdita delle due ultime falangi di due dita, di una o delle due mani, quando non siano quelle dei pollici, nè degli indici;

4º la perdita della falange ungueale di uno dei pollici;

5º la perdita della falange ungueale dei due indici, oppure la perdita della falange ungueale di quattro dita, tra le due mani, che non siano i pollici, nè gl'indici;

6º la perdita della falange ungueale di tre o due delle ultime quattro dita, tra le due mani, compresa, o non, quella di una degl'indici.

Agli effetti dell'art. 2 della legge si ritengono esclusi dal collocamento obbligatorio senza bisogno di accertamenti sanitari coloro che risultano affetti da:

a) tubercolosi polmonare in atto;

b) malattie contagiose;

c) qualsiasi forma di alienazione mentale.

Art. 16.

Le domande presentate dagli invalidi alle Commissioni comunali di avviamento al lavoro o ai sindici saranno trasmesse entro tre giorni dalla data di consegna al rappresentante provinciale dell'Opera nazionale invalidi, o, in mancanza, alla Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione che, agli effetti della legge si intende in tal caso sostituita alla rappresentanza provinciale dell'Opera nazionale.

Art. 17.

Spetta alla rappresentanza provinciale dell'Opera nazionale deliberare in ordine alla qualità di invalido ai sensi dela legge, tenuto conto dei documenti da essi esibiti e dei resultati della eventuale visita medica collegiale. La rappresentanza dell'Opera nazionale, o, in mancanza, la Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione, qualora dai documenti presentati accerti che l'invalido non si trova nelle condizioni per essere inscritto nel ruolo provinciale degli invalidi, ne rifiuterà la iscrizione dandone immediato avviso all'interessato.

Resta in ogni caso aperto il ricorso alla Giunta centrale del collocamento e della disoccupazione tanto da parte del datore di lavoro come dell'invalido.

Art. 18.

Su richiesta del datore di lavoro, gli invalidi da lui assunti direttamente, o che chiedono occupazione senza il tramite degli organi del collocamento autorizzati, sono tenuti a dimostrare coi documenti prescritti dall'articolo 14 che si trovano nelle condizioni per giovarsi delle disposizioni sul collocamento obbligatorio.

La rappresentanza provinciale dell'Opera nazionale per la protezione ed assistenza degl'invalidi e la Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione hanno facoltà di richiedere a coloro che dai datori di lavoro sono stati direttamente assunti in qualità di invalidi la dimostrazione documentata della invalidità da cui sono colpiti.

Qualora si accerti che il datore di lavoro ha assunto e posto in conto come invalidi persone che non possono giovarsi delle disposizioni sul collocamento obbligatorio, sarà fissato un termine, non superiore ad un mese, per le assunzioni necessarie a raggiungere le proporzioni prescritte dalla legge.

Art. 19.

Il collocamento degli invalidi di guerra, di cui alla legge 21 agosto 1921, n. 1312, è fatto dalla Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione, la quale può valersi anche degli organi provinciali e locali dell'Opera nazionale per la protezione degli invalidi di guerra.

Art. 20.

Qualora il datore di lavoro non abbia potuto in altro modo coprire con personale invalido il numero dei posti prescritto dalla legge, dovrà rivolgere alla Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione, la domanda di personale invalido occorrente, specificando:

1° il numero dei posti disponibili per ciascuna categoria di lavoro o di impiego;

2° il trattamento economico fatto al personale dipendente che trovasi in servizio per le medesime categorie di lavoro e d'impiego.

Tale richiesta dovrà essere rivolta alla Giunta provinciale con lettera raccomandata almeno due mesi prima della scadenza dei sei o dei dodici mesi di cui all'art. 15 della legge.

Art. 21.

Le industrie stagionali nei riguardi del personale stabile sono soggette alle disposizioni di cui agli articoli precedenti.

Art. 22.

La Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione trasmetterà al datore di lavoro che ne ha fatto richiesta, un elenco del personale invalido disponibile nel luogo del lavoro e località viciniori, indicando, ove sia possibile, un numero di invalidi superiore a quello richiesto e le professioni o mestieri ai quali essi aspirano.

Il datore di lavoro rimane tuttavia libero di effettuare le assunzioni anche al di fuori delle persone indicategli a norma del comma precedente.

Art. 23.

Il datore di lavoro, di cui all'art. 11 della legge, esperite tutte le pratiche per l'assunzione di invalidi, a norma del presente regolamento, e trascorso il periodo di un mese dalla richiesta di invalidi, può assumere personale valido, salvo, per i posti che si rendano successivamente disponibili, ad osservare le proporzioni prescritte dalla legge tra personale valido ed invalido. Le stesse disposizioni valgono per le Amministrazioni, Istituti ed Enti contemplati dall'art. 8 della legge.

Art. 24.

L'invalido assunto in virtù della legge ha diritto alle condizioni di retribuzioni vigenti per il personale occupato; d'altra parte però è soggetto alle stesse obbligazioni stabilite in genere per il personale dell'azienda ed agli stessi regolamenti e norme di lavoro.

Art. 25.

Ciascuna azienda soggetta alla legge dovrà tenere in evidenza presso ciascuno stabilimento il nome, cognome, paternità e luogo di nascita degli invalidi occupati, con l'indicazione della data di assunzione e della data dei licenziamenti di invalidi eventualmente effettuati nel semestre.

Art. 26.

Le Giunte provinciali per il collocamento e la disoccupazione dovranno trasmettere all'ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione la statistica del personale invalido occupato dai datori di lavoro, desunta dalle denuncie semestrali prescritte dall'art. 14 della legge 21 agosto 1921, n. 1312.

Art. 27.

Il Collegio medico provinciale sarà costituito presso la Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione che trasmetterà le relative proposte al Ministero per il lavoro e la previdenza sociale per l'emanazione del decreto previsto dall'art. 5 della legge.

Il Collegio medico sarà composto da tre medici designati uno dalla rappresentanza dell'Opera nazionale degli invalidi, uno dai datori di lavoro, uno dai lavoratori della Provincia.

La scelta dovrà ordinariamente essere fatta fra i chirurghi e medici degli ospedali civili consulenti o fiduciarii della Cassa nazionale infortuni o dell'Istituto nazionale delle assicurazioni.

I componenti del Collegio medico durano in carica due anni e possono essere riconfermati.

Il presidente è nominato dal ministro.

Le spese per gli onorari ai sanitari e per il funzionamento del Collegio suddetto saranno a carico del fondo per il collocamento inscritto nel bilancio del Ministero per il lavoro e la previdenza sociale.

Le norme per le spese inerenti al funzionamento del Collegio e per la misura degli onorari ai sanitari, saranno stabilite con decreto del ministro per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto con quello del tesoro.

Art. 28.

Il sanitario designato dall'Opera nazionale, che a norma dell'art. 5, comma 2° della legge, e dell'articolo precedente, deve essere chiamato a far parte del Collegio medico provinciale, è scelto dalla rappresentanza provinciale dell'Opera nazionale in una terna di nomi formata in base alle designazioni fatte, su richiesta della rappresentanza stessa, dalle principali Associazioni o sezioni locali dei mutilati o invalidi di guerra.

Qualora la competente rappresentanza dell'Opera nazionale non provveda entro due mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento o entro un mese dalla eventuale successiva vacanza del posto riservato alla rappresentanza dell'Opera nazionale, il ministro per il lavoro e la previdenza sociale può nominare di ufficio il rappresentante medico dell'Opera, sentite, ove sia possibile, le principali associazioni o sezioni dei mutilati o invalidi di guerra della provincia.

Qualora l'Opera nazionale non provveda entro il termine assegnato dal Ministero della giustizia e degli affari di culto alla designazione dei due sanitari per la composizione del Collegio medico di cui all'art. 10 della legge, il ministro della giustizia e degli affari di culto potrà provvedere di ufficio alla loro nomina.

Qualora le organizzazioni di datori di lavoro o di lavoratori non provvedano nel tempo prefisso alle designazioni di cui all'articolo precedente, la Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione farà d'ufficio, al ministro, le relative proposte.

Art. 29.

Il Collegio medico dovrà normalmente pronunciare il suo giudizio entro quindici giorni dalla data della richiesta.

Il Collegio medico giudica a maggioranza di voti e il suo giudizio è inappellabile. Il risultato della visita collegiale sarà subito notificato alla rappresentanza provinciale dell'Opera nazionale che ne darà immediata comunicazione con lettera raccomandata all'interessato.

Il mutilato o invalido sottoposto a visita collegiale, il cui risultato sia stato a lui sfavorevole, non potrà chiedere di essere sottoposto a nuova visita, prima che sia trascorso un semestre.

Il giudizio espresso dal Collegio medico ha effetto solo per quanto riguarda l'applicazione della legge 21 agosto 1921, n. 1312, e del presente regolamento.

Art. 30.

Allorchè si tratti di assunzione di invalidi presso pubbliche Amministrazioni, il Collegio medico sarà nominato dal ministro competente, il quale potrà anche delegare la visita al Collegio peritale già costituito nella Provincia ai sensi dell'art. 27.

Art. 31.

Il datore di lavoro può in qualunque tempo chiedere la visita di controllo presso il Collegio medico di cui all'art. 5 della legge.

Qualora il datore di lavoro, in attesa del giudizio del Collegio medico, allontani dal lavoro l'invalido, sarà tenuto a corrispondere a questo i salari perduti nel caso in cui il referto del Collegio riesca favorevole all'invalido.

Art. 32.

Le spese per l'attuazione della legge 21 agosto 1921, n. 1312, e del presente regolamento gravano sul fondo stanziato nel bilancio del Ministero per il lavoro e la previdenza sociale per il collocamento nel Regno.

Il ministro per il lavoro e la previdenza sociale potrà assegnare annualmente, per l'attuazione della predetta legge e del presente regolamento, un contributo a favore delle Giunte provinciali per il collocamento e la disoccupazione nella misura che sarà ritenuta necessaria per indennizzarle delle maggiori spese che saranno da esse sostenute a tale scopo.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro per il lavoro e la previdenza sociale

BENEDUCE.

REGIO DECRETO-LEGGE 1 *febbraio* 1922, *n.* 106, *che autorizza la spesa straordinaria di L.* 150.000.000 *per lo spostamento di linee telegrafiche e telefoniche in dipendenza della elettrificazione delle ferrovie* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le poste e per i telegrafi, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' autorizzata la spesa straordinaria di lire centocinquanta milioni (L. 150.000.000) al fine di provvedere alla costruzione delle nuove arterie telegrafiche e telefoniche rese necessarie dalla elettrificazione di linee ferroviarie che si effettuerà nel quinquennio 1921-922 1925-926.

La somma anzidetta sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e telegrafi in ragione di:

L.	40.000.000	per l'esercizio	1921-1922
»	30.000.000	»	1922-1923
»	40.000.000	»	1923-1924
»	40.000.000	»	1924-1925.

Art. 2.

Con i fondi e per i lavori di cui al precedente articolo il Ministero delle poste e dei telegrafi provvederà alle spese occorrenti:

1° Alle forniture dei materiali, ai trasporti e alla mano d'opera, comprese le indennità al personale ed agli agenti di manutenzione;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 febbraio 1922, n. 46.

2° Ai compensi dovuti a titolo d'imposizione di servitù, di espropriazione dei terreni e di risarcimento di eventuali danni, occupazione di aree e di locali per deposito di materiali e simili.

Le somme che eventualmente non fossero somministrate nei singoli esercizi, potranno essere prelevate nei sucessivi.

Art. 3.

Agli effetti dell'art. 71 della legge 25 giugno 1865, n. 2354, modificato dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188, le occupazioni di suolo privato e la imposizione di servitù in genere, necessarie per eseguire i lavori di cui all'art. 1 del presente decreto, sono dichiarate di assoluta urgenza ed indifferibili.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° febbraio 1922.

VITTORIO EMANUELE

BONOMI — GIUFFRIDA — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

Ordine di servizio N. 11.

Ammissione delle ferrovie complementari della Sardegna al Controllo Comune, per i trasporti merci in servizio cumulativo.

(Vedi ordine di servizio n. 1-1920).

Dal 1° marzo 1922 la Società per le ferrovie complementari della Sardegna partecipa al Controllo Comune per i trasporti merci in servizio cumulativo fra le stazioni di detta Società e quelle delle linee delle ferrovie dello Stato della Sardegna.

Eppertanto da tale data le disposizioni contenute nell'Ordine di servizio n. 1-1920, circa il carteggio e la registrazione dei trasporti, debbono essere estese anche alle spedizioni fra le stazioni F. S. della Sardegna e quelle delle ferrovie complementari, e nessuna operazione contabile e finanziaria dovrà più eseguirsi nelle stazioni in contatto con le medesime.

Distribuito agli agenti delle classi, 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Appendice all'O. S. N. 133-1920.

Modalità da osservarsi per il carico e la circolazione dei carri di grande portata, bottino di guerra.

In seguito alla nuova marcatura dei veicoli bottino di guerra i carri di grande portata sottoindicati, dei quali coll'O. S. suindicato vennero stabilite le modalità da osservarsi pel carico e la circolazione, vengono ad assumere la serie e numeri rispettivamente indicati:

ex K K S T B, Jyy 742001 – Poz 7.690.000

portata tonn. 25 — carico massimo . . . Tonn. 40

ex K K S T B, Jyyt 742450 – Prz 7.696.000

portata tonn. 30 — carico massimo . . . » 50

ex K K S T B, jaa 742500 – Poz 7.690.001
portata tonn. 45 — carico massimo . . . » 70

ex M A V j i K 365.691 – Prz 7.696.001
portata tonn. 37 — carico massimo . . . » 58

Le portate sopraindicate differiscono da quelle indicate nell'O. S. N. 133-1920: esse sono state determinate in seguito a nuove verifiche delle condizioni dei carri e sono da ritenersi definitive.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 44 e 45.

Circolare N. 11.

Chiusura dei carri.

Per assicurare i carri chiusi, completi, contenenti merci di valore ed in genere quelle più facilmente soggette a furto, verrà esperimentato sulla nostra rete, l'uso del bullone Rekord, già adottato con risultati soddisfacenti dalle ferrovie austriache.

L'applicazione di tale bullone al carro si pratica appena ultimato e verificato il carico, facendo passare l'asta negli occhielli fissi di ciascuna portella e rispettivo battente, ed introducendone la sommità nel foro del dado che forma il secondo pezzo del bullone e che per effetto delle alette oscillanti dell'asta, vi resta automaticamente collegato. Prima di tale operazione è opportuno assicurarsi, mediante compressione a mano sulle dette alette, che le sottostanti molle antagoniste agiscano in modo da mantenerne il sollevamento.

Sul foglio di carico o di scorta e precisamente nella finca destinata agli attrezzi di carico, deve figurare l'annotazione: « 2 bulloni ». La stessa annotazione deve essere riportata sul registro mod. 135 (colonna « annotazioni ») di seguito alla rispettiva registrazione della piombatura.

E' mantenuto l'obbligo anche pei carri assicurati con questi bulloni, dell'applicazione dei piombi nella quantità stabilita dalle vigenti Norme, e dei cartellini con indirizzo, alla cordicella dei piombi stessi.

La rimozione dei bulloni deve aver luogo al momento in cui occorre aprire il carro, essa si opera col recidere la testa del bullone, mediante apposita sega.

Per poter procedere alla segatura è necessario impedire il giramento del bullone, ciò che si ottiene tenendolo fermo, sia con una tenaglia, sia mediante un cuneo di legno ficcato tra il bullone stesso e la parete del carro. I residui dei bulloni levati debbono essere versati mensilmente con mod. A-21, al Magazzino approvvigionamenti della circoscrizione.

L'esperimento in parola verrà iniziato non appena le stazioni riceveranno la prima fornitura dei bulloni, i quali però saranno per ora da usarsi soltanto per le località indicate nell'elenco allegato, alle quali è già stata fornita la sega.

Pertanto, le stazioni da dove si effettuano i trasporti in parola, dovranno indicare subito alle rispettive Divisioni movimento e traffico il fabbisogno di bulloni loro occorrenti in un quadrimestre, nonchè le località — non comprese nell'elenco — per le quali si verificano trasporti del genere.

Le Divisioni, dopo opportuna revisione, comunicheranno di urgenza tali dati al Servizio centrale movimento e traffico, il quale disporrà per la fornitura del materiale occorrente e per le necessarie aggiunte all'elenco in parola.

Insieme alla sega ad archetto verrà inviata alle stazioni indicate nell'elenco, una dozzina di lame di scorta. Avvertesi, per norma, che una di tali lame basta per recidere in media circa 30 bulloni.

Tutti gli ispettori di Riparto saranno forniti di una sega ad archetto con una dozzina di lame di scorta per gli eventuali bisogni delle stazioni non provviste di sega le quali si trovassero a dover aprire qualche carro assicurato con bullone.

Saranno date istruzioni per la regolarizzazione contabile del materiale.

I bulloni e le lame di ricambio dovranno in seguito essere richiesti ai Magazzini Approvvigionamenti con mod. A-19.

E' fatto obbligo alle stazioni destinatarie dei carri in parola di togliere il bullone da ambo le portelle, a meno che il carro sia da caricarsi completo e da assicurarsi di nuovo con bulloni per una stazione provvista di sega.

Mensilmente le stazioni riferiranno alla rispettiva Divisione Movimento e Traffico i risultati dell'esperimento non omettendo di fare conoscere la quantità dei carri che per difetto degli occhielli fissi non fosse stato possibile utilizzare per i trasporti da assicurarsi col bullone di cui trattasi. Le Divisioni suddette riassumeranno tali risultati dandone comunicazione immediatamente al predetto Servizio.

E' revocato il divieto di cui all'ultimo capoverso dell'art. 21 dell'O. S. 56-1921 pei trasporti assicurati con bulloni e destinati a stazioni munite di sega.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15, 19, 20, 21 e 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Allegato alla Circolare N. 11-1922.

ELENCO delle stazioni provviste di sega ad archetto per la rimozione dei bulloni assicuranti la chiusura dei carri.

Acqui
Alessandria
Ancona
Arezzo
Arona
Ascoli Piceno
Aversa
Asti
Bari
Barletta
Benevento
Bergamo
Belluno
Bologna C.le
Bologna P. V.
Bolzano
Brindisi
Brescia
Busto Arsizio
Caltanissetta
Catanzaro Marina
Catanzaro Sala
Castellammare Adriatico
Casale Monferrato
Catania Centrale
Catania Porto
Catania Acquicella
Caserta
Cerignola Città
Chiavenna
Chiasso
Civitavecchia
Cosenza
Como S. Giovanni
Codogno
Cremona
Cuneo
Desenzano
Domodossola
Faenza
Ferrara
Firenze S. M. N.
Firenze C. M.
Firenze P. P.
Foggia
Genova Brignole
Genova P. P.
Genova P. C.
Genova S. Limbania
Genova Di Negro
Genova Terralba
Genova Molo Vecchio
Grosseto
Gorizia
Lecce
Lecco
Livorno C.le
Livorno S. Marco e Torretta

Segue *Allegato alla Circolare N. 11-1922.*

Lucca
Luino
Mantova
Mestre
Messina C.le
Milano Scalo Farini
Milano Lambrate
Milano S. Cristoforo
Milano P. S.
Milano P. R.
Milano P. T.
Modena
Monza
Modane
Mortara
Napoli C.le e G. V.
Napoli P. Massa
Novara
Novi Ligure
Palermo C.le
Palermo Lolli
Palermo Porto
Padova
Parma
Pavia
Perugia
Peschiera
Pinerolo
Pistoia
Piacenza
Pisa C.le
Pisa P. F.
Pisa P. N.
Potenza Inferiore
Pontedecimo
Prato
Ravenna
Reggio Calabria C.le
Reggio Emilia
Rimini
Rivarolo Ligure
Roma Termini
Roma Tuscolana
Roma S. Lorenzo
Roma Trastevere
Rovigo
Salerno
Sampierdarena
Savona
Santhià
Saluzzo
Schio
Seregno
Siena
Spezia
Sondrio
Suzzara
S. Severo
Susa
Taranto
Terni
Teramo
Tortona
Torre Annunziata C.le

Segue *Allegato alla Circolare N. 11-1922.*

Torino Dora	Varese
Torino Smistamento	Venezia S. Lucia
Torino P. N.	Venezia M.ma
Torino P. S.	Ventimiglia
Trento	Verona P. N.
Treviso	Verona P. V.
Trapani	Vercelli
Trieste	Vicenza
Udine	Voghera

Anno XV - N. 10

9 Marzo 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3735) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 5 *gennaio* 1922, *n.* 167, *che abroga il decreto-legge Luogotenenziale* 18 *luglio* 1915, *n.* 1112, *relativo al divieto del trasporto per mare del petrolio e di altri liquidi combustibili* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale n. 1112 del 18 luglio 1915 concernente il divieto di trasporto per mare del petrolio e di altri liquidi combustibili e la sorveglianza sui depositi di tali liquidi;

Visto il decreto Luogotenenziale n. 203 del 17 febbraio 1916 che revoca, nei riguardi degli olii vegetali ed animali, le disposizioni contenute nel precedente decreto Luogotenenziale sopra richiamato;

Visto il R. decreto-legge n. 54 del 3 febbraio 1921 che rende liberi l'importazione ed il commercio degli olii minerali grezzi e raffinati;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria ed il commercio, di concerto con quelli delle finanze, dell'agricoltura, della guerra e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il decreto Luogotenenziale n. 1112 del 18 luglio 1915 che vietava il trasporto per mare del petrolio e di altri liquidi combusti-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° marzo 1922, n. 50.

bili e disciplinava la sorveglianza sui depositi di tali liquidi, è abrogato.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge ed entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 gennaio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — BELOTTI — SOLERI — MAURI — GASPAROTTO — BERGAMASCO.

Visto, *il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 16 *febbraio* 1922, *n.* 204 *che sospende temporaneamente la prescrizione relativa al diametro delle damigiane nei trasporti ferroviari* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le tariffe e condizioni per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato, approvate col R. decreto 12 novembre 1921, n. 1585;

Visto l'art. 4 del decreto luogotenenziale 12 settembre 1915, n. 1888;

Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

La prescrizione relativa al diametro delle damigiane contenuta nell'avvertenza 10ª alla nomenclatura e classificazione delle cose, vol. II delle tariffe e condizioni per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato, approvate col R. decreto 12 novembre 1921, n. 1585, è sospesa per sei mesi a decorrere dalla data di pubblicazione del presente decreto.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 marzo 1922, n. 53.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Rgno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 febbraio 1922.

VITTORIO EMANUELE

MICHELI.

Visto, *il guardasigilli*: RODINÒ.

COMUNICATO

S. M. il Re, con decreto 26 febbraio 1922, ha nominato ministro per i lavori pubblici, l'on. avv. VINCENZO RICCIO, deputato al Parlamento, e, con decreto 28 febbraio 1922, sottosegretario di Stato l'on. avv. MARIO AUGUSTO MARTINI, deputato al Parlamento.

Ordine di servizio N. 12.

Apertura all'esercizio del nuovo F. V. e chiusura del fabbricato vecchio nella stazione di S. Arcangelo di Romagna in dipendenza dell'innesto con la nuova linea per Urbino.

A datare dal giorno 19 gennaio 1922 nella stazione di S. Arcangelo di Romagna della linea Bologna-Rimini è stato chiuso all'esercizio il F. V. posto al Km. 100 + 790 e tutti i servizi sono stati trasferiti presso il nuovo fabbricato situato con l'asse al Km. 101 + 273 dello stesso piazzale ed a destra della linea nel senso da Bologna a Rimini.

Detto piazzale è provveduto di tre binari di corsa per servizi viaggiatori con un marciapiede fra il F. V. ed il primo binario della lunghezza di m. 250 ed altro fra il 2° ed il 3° binario della lunghezza di m. 170.

Esistono inoltre i seguenti fabbricati:

— Magazzino merci P. V. verso Bologna della superficie di mq. 180;

— Piano caricatore coperto contiguo col M. M. della superficie di mq. 180.

— Piano caricatore scoperto in continuità al precedente di mq. 900.

— Fabbricato cessi isolati lato Bologna.

La lunghezza utile dei binari per il carico diretto è di m. 270.

La stazione è fornita di sagoma limite.

La protezione ed il segnalamento della stazione sono costituiti:

dal lato Savignano:

da un semaforo ad un'ala di 1ª categoria tipo F. S. a piantana diritta situato alla progressiva chilometrica 100.625 a 650 metri dall'asse del F. V. ed a 150 metri dalla traversa limite dello scambio estremo interessante i due binari di corsa.

Detto segnale è preceduto a m. 600 da un semaforo di avviso tipo F. S. a piantana diritta situato alla progressiva chilometrica 100.023.

dal lato Rimini:

da un semaforo tipo F. S. a candeliere a due piantane, ciascuna ad un'ala di 1ª categoria di cui quella a sinistra, più bassa, comanda l'entrata al 1° binario (di precedenza dei treni pari) e quella a destra, più alta, comanda l'ingresso dei treni al 2° binario (di corsa dei treni pari).

Detto semaforo è situato alla progressiva chilometrica 101.723 a 450 metri dall'asse del F. V. ed a 150 metri dalla traversa limite dello scambio estremo interessante i due binari di corsa.

Esso è preceduto a m. 600 da un semaforo d'avviso tipo F. S. a piantana diritta situato alla progressiva chilometrica 102,323.

Le posizioni dei segnali e dei deviatori interessanti i vari istradamenti sono collegate fra loro a mezzo di fermascambi e serrature tipo F. S.

Tutti i segnali sono collocati a sinistra dei treni cui domandano e vengono manovrati dal F. V. a mezzo di apparato Max Judel modificato.

Furono demoliti i due dischi girevoli di 2ª categoria situati alla progressiva chilometrica 99,909 e 102,000.94 dapprima esistenti.

Ordine di servizio N. 13.

Cambiamento di nome della stazione di Pieve di Sori.

La stazione di *Pieve di Sori*, della linea Genova-Spezia, ha assunto la nuova denominazione di *Pieve Ligure*.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 44, depennare il nome della stazione di Pieve di Sori con le relative indicazioni e inserire fra i nomi delle stazioni di Pieve Fanonica e Pieve Mosummano quello di *Pieve Ligure*, riportandovi di fronte le indicazioni esistenti per la stazione di Pieve di Sori;

— a pagina 85 (tabella 74), sostituire il nome della stazione di Pieve di Sori con quello di *Pieve Ligure.*

Conforme modificazione dovrà apportarsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, e 22.

Ordine di servizio N. 14.

Attivazione di un apparato centrale da 100 leve nella stazione di Padova C. lato Bologna, Milano e Bassano

A partire dalle ore 12 del giorno 20 marzo 1922, verrà attivata nella stazione di Padova C., lato Bologna, Milano e Bassano una cabina (A) chilometri 227+455 della linea Milano-Venezia, chilometri 122+469,71 della linea Bologna-Padova con apparato cen-

trale idrodinamico da 100 leve per la manovra di tutti gli scambi e segnali a quell'ingresso.

Il segnalamento di protezione in arrivo è costituito:

verso Bologna:

da un segnale a candeliere con due ali di fermata, situate su piantane secondarie, alla medesima altezza, delle quali quella a sinistra comanda l'ingresso al fascio merci, quella a destra l'ingresso al fascio viaggiatori. Detto semaforo è collocato alla sinistra della linea rispetto al senso di marcia dei treni ai quali comanda, trovasi alla distanza di m. 189 dalla traversa limite di stazionamento dello scambio estremo ed è preceduto a metri 822 dal semaforo d'avviso il quale pure è collocato alla sinistra della linea alla quale comanda;

verso Padova C. M., rispetto alle tradotte percorrenti il binario indipendente per treni merci:

da un segnale a candeliere con due ali di fermata, situate su piantane secondarie, alla medesima altezza, delle quali quella a sinistra comanda l'ingresso al fascio merci, quella a destra l'ingresso al fascio viaggiatori. Detto semaforo è collocato alla sinistra della linea rispetto al senso di marcia dei treni ai quali comanda, trovasi alla distanza di m. 250 dalla traversa limite di stazionamento, dello scambio estremo ed è preceduto a m. 822 dal semaforo d'avviso corrispondente, il quale pure è collocato alla sinistra della linea alla quale comanda;

verso Milano:

da un segnale a candeliere a due ali di fermata, situate su piantane secondarie alla medesima altezza, delle quali quella a sinistra comanda l'ingresso al fascio merci, quella a destra l'ingresso al fascio viaggiatori.

Detto semaforo è collocato alla sinistra della linea rispetto al senso di marcia dei treni ai quali comanda, trovasi alla distanza di m. 174 dalla traversa limite dello scambio estremo ed è preceduto a m. 743 dal semaforo d'avviso, il quale pure è collocato alla sinistra della linea alla quale comanda;

verso Bassano:

da un segnale a candeliere a due ali di fermata situate su piantane secondarie alla medesima altezza, delle quali quella a sinistra comanda l'ingresso al fascio merci, quella a destra l'ingresso al fascio viaggiatori. Detto semaforo è collocato alla sinistra della linea rispetto al senso di marcia dei treni ai quali comanda, trovasi alla distanza di m. 187 dallo scambio estremo ed è preceduto a m. 678 dal semaforo d'avviso corrispondente, il quale pure è collocato alla sinistra della linea rispetto ai treni cui comanda.

Il segnalamento di arrivo sui binari II, IV e VI di tettoia e sul fascio merci, è costituito da semafori da marciapiedi situati alla sinistra della linea alla quale comandano e collocati:

quelli riferentisi alle linee II e IV alla distanza di m. 84 dall'asse del F. V.;

quello riferentisi alla linea VI a m. 32 e quello riferentisi ai binari del fascio merci, a m. 22 dall'asse del F. V.

Il segnalamento in partenza dai binari I, III e V di tettoia e del fascio merci è costituito da semafori di marciapiedi posti in corrispondenza ad ogni linea di partenza, e situati:

quelli riferentisi alle linee viaggiatori alla distanza di metri 84 dall'asse del F. V. e quello riferentisi alla partenza dal fascio merci accoppiato al segnale di marciapiede di arrivo al fascio stesso.

Per comandare alle partenze verrà attivato un semaforo di direzione a candeliere portante quattro ali semaforiche su altrettante piantane secondarie; le ali corrispondenti alle linee di corsa si trovano alla medesima altezza e sono collocate più in alto dell'ala riferentisi alle partenze per il deposito locomotive. Nel senso da sinistra a destra le singole ali comandano alle direzioni di: *Bologna*, *Deposito locomotive*, *Milano*, *Bassano*.

Detto semaforo trovasi a metri 119 dall'asse del F. V.

I movimenti in manovra fra il deposito locomotive e la stazione sono comandati, per l'ingresso al Deposito dall'ala semaforica anzidetta, situata sul semaforo di direzione di cui si è fatto parola, e per l'uscita dal deposito dal dischetto basso (marmotta) situato in precedenza alla comunicazione d'uscita. La manovra dell'ala semaforica, del dischetto e della comunicazione suddetta

è effettuata dalla cabina in concorso col posto « a terra » che trovasi presso l'uscita del deposito.

Tutti i segnali sia semaforici che di manovra sono illuminati elettricamente mediante due lampade elettriche ad incandescenza, inserite su distinti circuiti ed alimentate mediante corrente continua fornita da apposita centrale accumulatori.

I segnali possono essere illuminati con corrente alternata fornita dalla rete di città; ed in tal caso la centrale accumulatori serve semplicemente come impianto di riserva nella eventualità di interruzione della corrente stradale.

La centrale accumulatori sovra accennata serve ancora a fornire la energia elettrica occorrente per il funzionamento del blocco, dei consensi elettrici, dei pedali, dei circuiti a rotaia isolata dei ripetitori e delle suonerie dei segnali.

Nella cabina apposito quadro indicatore, con lampade « spia » e suoneria elettrica automatica permettono ai deviatori di rendersi conto di momento in momento se tutte le lampade dei segnali sono accese o quali eventualmente siano fuori servizio, e ciò tanto nel caso che i segnali siano illuminati con corrente continua della centrale accumulatori, quanto se sono illuminati con corrente stradale.

A completare l'impianto è stato provveduto alla installazione dei consensi elettrici imperativi e per binario — comandati da apposito apparecchio di nuovo tipo « a bottoni » fra il F. V. e la cabina in modo da subordinare completamente al volere del dirigente del movimento la manovra a via libera dei segnali che comandano l'arrivo dei treni.

Nessuna variante è stata apportata agli impianti del blocco verso Bologna, Milano e Bassano.

A partire della stessa data di cui sopra verranno soppressi:

l'attuale cabina Saxby, il semaforo a quattro ordini di ali a piantana diritta di partenza ed il semaforo di 2ª categoria di protezione situato sul binario indipendente merci lato Padova C. M.

Circolare N. 12.

Divieti di esportazione delle merci.

(Vedi Circolare n. 7-1921).

Giusta comunicazioni del Ministero delle finanze, si indicano nella parte *A* dell'unito elenco le merci di vietata esportazione e nella parte *B* quelle tra le merci stesse, di cui le Dogane sono autorizzate a consentire direttamente l'uscita dal Regno.

Conseguentemente, per l'esportazione delle merci nominate nella parte *A* e non anche in quella *B* occorre un permesso del Ministero delle finanze; per tutte le altre merci non occorre alcun permesso.

L'esportazione nelle *Colonie Italiane* è libera per tutte le merci, ad eccezione delle seguenti:

Zucchero: l'esportazione nella Tripolitania e Cirenaica può essere consentita dalle Dogane, purchè la merce sia destinata ai Municipi di Tripoli, Bengasi e Derna.

Riso, pasta, farina e prodotti simili: l'esportazione nell'Eritrea e nella Somalia italiana può essere consentita soltanto dalle Dogane di Genova, Livorno, Napoli e Catania.

Raccomandasi ai Capi stazione ed ai Capi gestione di tenere diligentemente in corrente l'elenco allegato alla presente circolare, apportandovi le aggiunte e modificazioni che volta a volta saranno comunicate.

La presente circolare rappresenta la situazione vigente il 23 febbraio 1922.

La circolare n. 7-1921 e gli elenchi annessivi sono abrogati.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Allegato alla Circolare N. 12-1922.

PARTE A	PARTE B
Merci colpite da divieto	Merci per le quali le dogane possono direttamente consentire la deroga al divieto
Argento greggio e lavorato . . .	Argento greggio - Verghe miste di argento ed oro - Lavori, gioielli ed orologi d'argento - Lingotti di argento, anche se contenenti platino
Avanzi di corna, di unghie e materie affini	
Barbabietole da zucchero . . .	Polpe di barbabietole da zucchero
Bestiame bovino, ovino, caprino, equino, suino	Suini
Biscotti	
Burro artificiale	

PARTE A	PARTE B
Merci colpite da divieto	Merci per le quali le dogane possono direttamente consentire la deroga al divieto
Burro di latte	
Caffè	
Carbone di legna	Carbone di legna
Carni fresche o in qualunque modo conservate o preparate	Carni insaccate, di qualsiasi specie - Prosciutti - Carni affumicate e carni salate
Carta da giornali	Carta da giornali
Cascami di canapa, di lino, escluse le stoppe	Stoppa catramata, anche se ottenuta da disfacimento di cordami vecchi
Cementi	Cementi

PARTE A	PARTE B
Merci colpite da divieto	Merci per le quali le dogane possono direttamente consentire la deroga al divieto
Cereali e granaglie di qualsiasi sorta	Miglio
Chinino, suoi sali e preparati, e medicamenti contenenti chinino	L'esportazione è consentita previa importazione di una quantità di chinino corrispondente a quella da esportarsi; le soluzioni ipodermiche in fialette, contenenti chinino, possono essere esportate senza vincolo
Combustibili fossili	Ligniti
Concimi chimici	Sangue secco o cristallizzato detto anche ematosina - Carniccio fresco e secco - Calce residua del gas illuminante - Clumina (concime chimico costituito essenzialmente di terra vegetale con assorbimento di cloro)
Confetti e prodotti fabbricati con zucchero	Confetti e prodotti zuccherati, tanto se fabbricati con zucchero estero, quanto con zucchero nazionale o nazionalizzato

PARTE A	PARTE B
Merci colpite da divieto	Merci per le quali le dogane possono direttamente consentire la deroga al divieto
Conigli	Conigli vivi o morti
Coprah	Coprah
Corna, ossa e materie affini, greggie	Corna e punte di corna - Ossa di seppie
Crusca, cruschello, farinette, ed altri bassi prodotti della macinazione dei cereali e delle granaglie	Farinette di grano, a scarico di importazione temporanea di grano tenero e duro - Lolla di riso e di orzo - Pula di riso - Crusca, a scarico di bollette di temporanea importazione di grano in ragione di Kg. 24 per ogni quintale di grano temporaneamente importato
Doghe per botti, di rovere . . .	Doghe per botti, di rovere
Estratti tannici di qualunque specie	Estratti concianti (quello di castagno può essere esportato solo da Ditte produttrici)

PARTE A	PARTE B
Merci colpite da divieto	Merci per le quali le dogane possono direttamente consentire la deroga al divieto
Farine di cereali, di castagne, di granaglie, di legumi	Farine di grano, a scarico di importazione temporanea di grano tenero - Farina di miglio - Farina di castagne - Farinette 3 per cento oppure 14 per cento provenienti da grano estero
Fecole	
Fiaschi impagliati	Fiaschi impagliati
Foraggi di qualsiasi specie, compresi i panelli di semi oleosi, le polpe di barbabietole ed i residui di qualsiasi materia atti a servire per l'alimentazione del bestiame	Integrina - Paglia - Carrube - Panelli di ogni specie per foraggio - Residui di mais provenienti dalla fabbricazione dell'amido - Barbe e torsoli di granturco - Borlanda secca - Sansa macinata - Foglie di granturco - Panelli di lino e di granturco - Fieno
Formaggi	Tutti i formaggi prodotti con latte di pecora comprese le ricotte salate - Formaggi di pasta molle di ogni tipo e cioè Gorgonzola, « Bel Paese », Globo, Fontina, ecc. - Formaggi di pasta dura di ogni specie, prodotti con latte di vacca, comprendendovi oltre che i tipi

PARTE A Merci colpite da divieto	PARTE B Merci per le quali le dogane possono direttamente consentire la deroga al divieto
	grana (reggiano, parmigiano, lodigiano, provoloni, caciocavalli), anche l'emmenthal ed altri tipi simili Formaggi sardi e siculi di qualsiasi specie, purchè di comprovata produzione locale (soltanto dalle Dogane della Sardegna e Sicilia).
Formelle combustibili	
Galline e pollastre vive o morte	Pollastrelle vive o morte - Galline vive o morte
Giallo e chiaro d'uova disseccati e liquidi	
Glucosio	
Grassi animali e vegetali . . .	Oleina di saponificazione e di distillazione

PARTE A	PARTE B
Merci colpite da divieto	Merci per le quali le dogane possono direttamente consentire la deroga al divieto
Lardo	Lardo
Laterizi	Laterizi
Latte, anche sterilizzato o concentrato	Polvere di latte - Farina lattea - Latte condensato o sterilizzato, con o senza zucchero
Legna da fuoco	Gusci di mandorle - Erica in rami - Coni chiusi di pino selvatico - Coni di pino, vuoti, per uso ornamentale
Legname da costruzione e da lavoro	Legname di qualsiasi specie, escluso quello di quercia e di rovere, ed escluse le traversine per ferrovie.
Legumi secchi	Lupini - Fave - Fagioli, ceci, lenticchie, piselli, cicerchie, veccia del vecchio raccolto
Margarina animale e vegetale	

PARTE A	PARTE B
Merci colpite da divieto	Merci per le quali le dogane possono direttamente consentire la deroga al divieto
Mattonelle di ogni specie . . .	Mattonelle di ogni specie
Melazzo e residui di melazzo	
Minerali metallici	Minerali di manganese - Minerali di piombo - Minerali di rame - Minerali di zinco - Minerali di antimonio - Sali ammoniacali bruciati - Leghe metalliche di qualsiasi sorta
Monete d'argento, d'oro, di rame e di nichelio	
Nichelio	Piastre, rottami e graniglie di nichelio
Olî animali	Olî di pesce - Olio di fegato di merluzzo - Olio di merluzzo, non in barili

PARTE A	PARTE B
Merci colpite da divieto	Merci per le quali le dogane possono direttamente consentire la deroga al divieto
Oli di palma, di cocco e di altri vegetali per uso industriale	Olio di mandorle - Olio d'oliva al solfuro - Grassi per macchine anche contenenti oli vegetali
Oli minerali	Oli minerali d'ogni specie, compreso il petrolio e la benzina - Benzolo - Oldag (soluzione oleosa di grafite) Grassi per macchine anche contenenti oli minerali
Oli vegetali	Olio d'oliva, anche medicinale, e prodotti contenenti olio d'oliva - Oli di semi commestibili e residui della raffinazione di oli di semi - Olio di noce - Olio di lino cotto - Olio di ricino - Olio di lauro
Olive fresche e conservate . . .	Olive comunque conservate
Oro greggio e lavorato	Lavori, gioielli ed orologi d'oro - Verghe miste d'oro e d'argento, anche se contenenti platino - Lingotti di oro, anche se contenenti platino
Pane e biscotto di mare	Ostie - Pane al glutine

PARTE A	PARTE B
Merci colpite da divieto	Merci per le quali le dogane possono direttamente consentire la deroga al divieto
Paste alimentari	Pasta di grano, a scarico di importazione temporanea di grano duro - Prodotti per diabetici
Patate	Patate
Peli di coniglio, di lepre e loro cascami	Peli di coniglio, di lepre e loro cascami
Pelli greggie di coniglio e di lepre	Pelli greggie di coniglio e di lepre
Permanganato potassico	
Pesci freschi, baccalà, stoccafisso, tonno e salmone comunque preparati	Pesce fresco - Antipasti di qualsiasi specie, anche contenenti tonno - Uova di tonno, tanto secche che salate - Tonno salato - Baccalà (merluzzo e stoccafisso) - Tonno sott'olio
Piriti	Ceneri di piriti di ferro

PARTE A	PARTE B
Merci colpite da divieto	Merci per le quali le dogane possono direttamente consentire la deroga al divieto
Platino greggio e lavorato . . .	Lavori e gioielli di platino
Presame e caglio	Caglio
Riso e risino	*Prodotti del vecchio raccolto*: riso avariato, mezza grana di riso, riso fino, riso semifino e risone, scortati da *nulla osta* della Commissione liquidatrice del Consorzio nazionale del riso di Vercelli *Prodotti del nuovo raccolto*: Riso (escluso il risone) - Riso sbramato, ovvero appena decorticato
Rottami ed altri avanzi di metalli preziosi	Ceneri d'orefice
Rottami, limature, scaglie, scorie di qualsiasi metallo comune	Rottami di maillechort e maillechort fuori uso, comprese le pallottole piombate o spiombate - Rottami di rame - Rottami di piombo antimoniale - Rottami e residui di piombo di ogni specie - Rottami e torniture di bronzo, di ottone, di metallo bianco - Scorie ed altri avanzi di zinco, di ottone, di bronzo di alluminio - Fanghi di stagno - Rottami di nichelio - Residui di amianto platinato - Residui terrosi di mercurio metallico

PARTE A	PARTE B
Merci colpite da divieto	Merci per le quali le dogane possono direttamente consentire la deroga al divieto
Sabbie argentifere, aurifere, ramifere	
Sali di potassio, compreso il salino proveniente dall'esaurimento delle barbabietole da zucchero	Sali di potassio, esclusi solo quelli per uso di concimazione - Salino potassico (residuo della lavorazione delle barbabietole) - Leucite, anche in polvere, per uso di concimazione
Sansa vergine	
Semi oleosi e farine di semi oleosi	Semi oleosi di ogni specie - Semi di panico - Semi di scagliola
Semolini di grano e di altri cereali	Semolini di grano, a scarico d'importazione temporanea di grano duro
Solfato di rame	Solfato di rame
Spirito puro	Alcool amilico

PARTE A	PARTE B
Merci colpite da divieto	Merci per le quali le dogane possono direttamente consentire la deroga al divieto
Stracci di ogni sorta, compresi gli avanzi di corde, di reti e simili	Stracci di lana - Tele grossolane di iuta provenienti da imballaggio del cotone - Rottami vecchi di manilla da macero
Strutto	
Tabacchi in foglia	Tabacchi in foglia
Titoli italiani emessi dallo Stato, da Enti pubblici, da Società nazionali, già estratti e cedole maturate sui titoli stessi	
Toluolo e miscugli di toluolo . .	Toluolo - Dinitrotoluolo
Torba e mattoni di torba	
Uova di pollame	Uova di pollame
Zucchero di qualsiasi qualità anche bruciato	Lattosio

Circolare N. 13.

Trasporto delle salme dei caduti in guerra - Viaggi dei militari di scorta ai trasporti.

In relazione alle disposizioni di cui i R. decreti n. 30 e 31 del 19 gennaio 1922, pubblicati nel *Bollettino Ufficiale* n. 7 del 16 febbraio 1922, circa i trasporti in conto corrente delle salme dei caduti in guerra e la sistemazione contabile delle relative tasse, si prescrive:

I trasporti saranno da eseguirsi con una sola lettera di vettura, tanto se in servizio interno quanto se in servizio cumulativo con le Amministrazioni secondarie aderenti al Controllo comune.

Per quelli invece da o per stazioni di Ferrovie non aderenti al Controllo stesso, saranno da presentarsi tante lettere di vettura quante sono le Amministrazioni interessate.

Ad ogni documento dovrà essere allegata la speciale richiesta prescritta dall'art. 28 del Regolamento annesso al suddetto Regio decreto 19 gennaio 1922, n. 30.

Tanto i trasporti in servizio interno, quanto quelli in servizio cumulativo italiano e ferroviario - marittimo dovranno essere inscritti nei registri e riassunti dei trasporti ordinari.

Sui documenti riguardanti i trasporti in servizio interno ed in servizio cumulativo italiano con le Amministrazioni secondarie aderenti al Controllo comune, nonchè per quelli in servizio ferroviario-marittimo, non dovrà risultare esposta alcuna tassa, venendo questa determinata in sede di controllo per l'intera percorrenza. Sui riassunti relativi a tali trasporti dovrà figurare l'annotazione « Trasporti salme in c/c ».

Le tasse spettanti alle ferrovie secondarie non ammesse al Controllo comune dovranno esser loro accreditate colle contabilità di transito, all'atto del passaggio dei trasporti, considerandoli in ASSEGNATO se in partenza da stazioni delle secondarie ed in AFFRANCATO se alle medesime destinati.

Qualora durante il percorso o a destinazione si dovessero effettuare operazioni di carico e scarico, disinfezione od altro, l'importo di tali prestazioni, sarà da esporsi, per norma del Controllo, sul documento di trasporto, nella colonna delle tasse franche, senza assumerne debito. Le spese vive che le stazioni dovessero sostenere saranno invece da pareggiarsi con mod. C[1] 484, all'appoggio della relativa distinta e ricevuta di quietanza.

Pei trasporti da o per stazioni di Amministrazioni di Ferrovie e tramvia con le quali vige il solo servizo di corrispondenza dovrà essere presentata in più apposita lettera di vettura e relativa richiesta, per il percorso sulle linee di dette Amministrazioni, le quali provvederanno direttamente a richiedere al Ministero della guerra i crediti spettanti per il loro percorso.

Pei viaggi dei militari di scorta alle salme, dovranno essere rilasciati, contro presentazione delle speciali richieste stabilite dal suddetto Regolamento, appositi mod. C. I. 201 e C. I. 201 A senza prezzo. Tali richieste, da unirsi alle matrici dei citati moduli saranno da rimettersi come di consueto, con le relative contabilità al Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze.

Si raccomanda la scrupolosa osservanza delle suindicate istruzioni.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

ANNO XV - N. 11 16 MARZO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3820) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

Legge 19 *febbraio* 1922, *n.* 242, *che autorizza la spesa straordinaria di* 30 *milioni per la costruzione di nuove carrozze postali* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di 30 milioni allo scopo di provvedere alla costruzione di cinquanta carrozze postali per uffici ambulanti e di cinquanta carrozze per servizi di messaggeri.

Esercizio	1921-922	L.	10.000.000
»	1922-923	»	10.000.000
»	1923-924	»	10.000.000

Art. 2.

Con decreto del ministro del tesoro saranno apportate le necessarie variazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 19 febbraio 1922.

VITTORIO EMANUELE

Giuffrida - De Nava.

Visto, *il guardasigilli:* Luigi Rossi.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 8 marzo 1922, n. 56.

REGIO DECRETO 12 *febbraio* 1922 *n.* 214, *che modifica quello* 6 *febbraio* 1919, *n.* 107 *contenente norme per l'esecuzione di opere pubbliche* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 107, che detta norme per l'esecuzione delle opere pubbliche;

Visto il decreto Reale 13 novembre 1919, n. 2234, relativo all'emissione di mandati di anticipazione ed a disposizione;

Vista la legge 13 agosto 1921, n. 1080;

Sentita la Commissione Parlamentare consultiva istituita con l'art. 2 della legge predetta;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi Ministri dell'interno e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 107, che detta norme per la esecuzione delle opere pubbliche, è modificato come segue:

a) il primo comma dell'art. 6 è, in conformità dell'art. 1° (2° comma) della legge 26 settembre 1920, n. 1313, sostituito dal seguente:

« L'importo massimo degli appalti che possono affidarsi per licitazione o trattativa privata a Società cooperative di produzione e lavoro o da cooperative agricole di produzione, giusta l'art. 1 della legge 12 marzo 1904, n. 170, è fissato in L. 1.000.000; la cauzione è costituita mediante ritenuta del 5 % dell'importo di ciascuna rata di acconto e viene restituita a lavoro ultimato e collaudato ».

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 marzo 1922, n. 60.

b) il comma 3° dell'art. 7 è sostituito dal seguente:

« Nei contratti di appalto l'Amministrazione, eccezionalmente e con provvedimento motivato, può riservarsi la fornitura totale o parziale di determinati materiali e di mezzi d'opera occorrenti per l'esecuzione dei lavori ».

c) all'art. 11 (soppresso) sono sostituiti i seguenti:

« Art. 11. — Si può provvedere con mandati di anticipazione fino al limite massimo di un milione:

1° Al pagamento di lavori in economia, sia in amministrazione, sia per cottimi, o di forniture occorrenti per la esecuzione di lavori in economia.

2° Ai pagamenti in acconto dipendenti da contratti con associazioni cooperative di produzione e lavoro o da altri contratti di forniture o lavori pei quali l'Amministrazione giudichi opportuna tale forma di pagamento.

Per il pagamento delle nuove costruzioni ferroviarie, che si eseguono mediante appalti, la cui direzione, sorveglianza e liquidazione è affidata alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, al pagamento degli acconti alle imprese assuntrici si potrà provvedere a mezzo di mandati di anticipazione a favore dell'Amministrazione ferroviaria.

Ciascun mandato di anticipazione può avere per oggetto tanto i pagamenti relativi ad unico impegno, quanto tutti quelli da eseguirsi, per impegni diversi, a carico di uno stesso capitolo ed articolo di bilancio.

I mandati relativi ai pagamenti preveduti al 2° capoverso del presente articolo devono essere emessi distintamente per ogni contratto di fornitura o lavoro.

« Art. 11-*bis*. — Nei mandati di anticipazione sarà indicata, a cura e sotto la responsabilità dell'Ufficio che ne ordina l'emissione, la somma che potrà essere prelevata con quietanza diretta dello stesso funzionario delegato e quella che potrà essere prelevata con ordinativi a favore dei singoli creditori dello Stato.

Se le esigenze del servizio non richiedono che la somma riscuotibile direttamente dal funzionario delegato sia prelevata in una sola volta, i prelevamenti saranno fatti per le sole somme che di volta in volta occorrano.

Estinto il mandato, o al termine stabilito pel rendimento del conto, il funzionario delegato rilascerà all'Ufficiale pagatore una dichiarazione di quietanza per l'importo complessivo degli ordinativi pagati, contro ritiro degli ordinativi medesimi, debitamente quietanzati.

I funzionari delegati sono personalmente responsabili della regolarità delle spese da essi approvate e disposte; agli enti pagatori della regolarità del pagamento ».

« Art. 11-*ter*. — E' in facoltà dell'Amministrazione di emettere per lo stesso oggetto più mandati di anticipazione a favore dello stesso funzionario, purchè il loro importo complessivo non superi i limiti di cui all'art. 11.

Quando sia giustificata una parte della spesa per la quale fu emesso un mandato di anticipazione, si può emettere un nuovo mandato, il cui ammontare, sommato con la parte non giustificata dei precedenti, non ecceda i limiti suddetti ».

« Art. 11-*quater*. — La disposizione contenuta nel 2° comma dell'art. 28 del R. decreto 23 settembre 1920, n. 1315 è estesa ai mandati di anticipazione relativi a qualsiasi servizio dipendente dall'Amministrazione dei lavori pubblici, fatta eccezione per i servizi di parte ordinaria.

Le somme già riscosse da funzionari delegati in base a mandati di anticipazione emessi su capitoli di parte straordinaria a loro favore che non siano state impiegate alla chiusura dell'esercizio, possono essere trattenute per effettuare pagamenti relativi anche a spese di competenza dell'esercizio successivo.

In questo caso si provvederà al trasporto dei relativi mandati dall'esercizio scaduto al nuovo con la procedura indicata nel 1° comma.

La giustificazione dei pagamenti sarà compresa nei rendiconti dell'esercizio al quale essi ri riferiscono ».

« Art. 11-*quinquies*. — Dei mandati di anticipazione relativi ad opere pubbliche sarà reso conto dal funzionario delegato appena compiuta l'opera o al più tardi alla fine dell'esercizio ed in ogni caso allorchè il funzionario delegato lasci l'incarico.

Il discarico sarà dall'Amministrazione pronunciato sul rendi-

conto finale, che sarà accompagnato, ove occorra, da una relazione illustrativa ».

« Art. 11- *sexties*. — Saranno sottoposti al Ministero dei lavori pubblici, che promuoverà l'esame tecnico prescritto dall'articolo 23 della legge 20 agosto 1921, n. 1177, i progetti relativi all'esecuzione di opere pubbliche di altri Ministeri, eccettuati quelli relativi ad opere ed a lavori dipendenti dai Ministeri della guerra e della marina, per i quali si osserveranno le vigenti norme speciali.

L'art. 68 del regolamento 4 maggio 1885, n. 3074, per l'esecuzione della legge di contabilità generale dello Stato è abrogato ».

d) al comma 1° dell'art. 13 è aggiunto il seguente periodo:

« L'atto formale di collaudo non è richiesto per l'ultimo esercizio dei lavori di manutenzione pluriannuale, allorchè l'ammontare dei lavori di detto ultimo esercizio importi una spesa non superiore alle lire 50.000 ».

e) all'art. 15 è sostituito il seguente:

« Gli atti di transazione, qualunque sia l'oggetto della controversia, sono sottoposti all'esame del Consiglio di Stato, quando il valore di ciò che l'Amministrazione promette, abbandona o paga superi le L. 30.000.

Deve parimenti essere sentito il Consiglio di Stato, qualunque sia il valore del contratto, ogni volta che trattisi di non applicare le penalità stipulate a carico dei fornitori od appaltatori, quando la somma in controversia, e che l'Amministrazione abbandona, superi le L. 10.000 .

f) dopo l'art. 17 è aggiunto il seguente articolo:

« Art. 17-*bis*. — La somma che l'ingegnere capo del Genio civile è autorizzato a spendere pei lavori in economia, nei casi di somma urgenza preveduti dall'art. 70 del Regolamento 25 maggio 1895, n. 350, per la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori dello Stato, è fissata in L. 15.000 ».

g) dopo l'art. 18 sono aggiunti gli articoli seguenti:

« Art. 18-*bis*. — La dichiarazione di pubblica utilità pei lavori di costruzione e sistemazione dei campi di tiro a segno nazionale è fatta dal Prefetto ».

« Art. 18-*ter*. — La dichiarazione di pubblica utilità è fatta per decreto del Ministro dei lavori pubblci:

a) per tutte le opere, i progetti delle quali devono, per disposizione di legge essere dal medesimo approvati;

b) per i lavori accessori, complementari o di parziale variazione alle opere autorizzate per legge, a norma del 1° comma dell'art. 18, salvo quanto è disposto dal capoverso dell'articolo stesso;

c) per la costruzione e la sistemazione delle strade comunali nell'interno dell'abitato sentito il Consiglio di Stato in caso di reclamo ».

« Art. 18-*quater*. — La dichiarazione di pubblica utilità, prevista dagli articoli precedenti, dev'essere preceduta dall'approvazione del progetto tecnico di esecuzione da parte dell'autorità competente a norma delle particolari disposizioni di legge ».

h) dopo l'art. 22 è aggiunto il seguente:

« Art. 22-*bis*. — Le facoltà attribuite al Prefetto in materia di espropriazioni, eccettuate quelle di dichiarare la pubblica utilità e le altre per le quali si richiede parere del Consiglio di Prefettura, possono essere delegate al Sotto Prefetto del Circondario in cui sono posti i beni soggetti all'espropriazione ».

i) il 1° comma dell'art. 25 è sostituito dal seguente:

« I progetti già approvati in linea tecnica potranno essere aggiornati sia con nuove analisi, sia con aumento generale e percentuale dei prezzi ed approvati nel nuovo importo, sentito il parere dell'Ispettore Compartimentale, dal Ministro competente anche quando si tratti di progetti già approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ovvero il nuovo importo, per effetto dell'aggiornamento, superi la somma di L. 500.000 ».

l) l'art. 26 è sostituito dal seguente:

« Le opere pubbliche dello Stato, delle Provincie, dei Comuni e dei Consorzi, anche se eseguite mediante concessioni e quelle che interessano Enti morali legalmente riconosciuti possono essere dichiarate, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, urgenti ed indifferibili agli effetti degli articoli 71 e seguenti della

legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificata dalla legge 18 dicembre 1879, numero 5188 ».

m) al 1° comma dell'art. 31 è sostituito il seguente:

« I sussidi o concorsi consentiti, a termini di legge, sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per opera delle Provincie, dei Comuni e dei Consorzi, sono concessi con decreto ministeriale senza che occorra il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, in base a visto di approvazione dei progetti da parte dell'Ingegnere capo del Genio civile. Soltanto per le opere di un importo superiore alle L. 800.000 i progetti sono approvati dall'Ispettore compartimentale del Genio civile ».

n) All'art. 32 è aggiunto il seguente comma:

« La facoltà attribuita al Ministro per le opere dello Stato dall'ultimo comma dell'art. 23 è estesa alle Deputazioni provinciali, alle Giunte comunali ed agli organi corrispondenti dei Consorzi e degli Enti autonomi costituiti per l'esecuzione dei lavori pubblici, per le opere di rispettiva competenza.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 febbraio 1922.

VITTORIO EMANUELE

BONOMI — MICHELI — DE NAVA.

Visto: *Il guardasigilli*: RODINÒ.

Comunicato.

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
ZANINI Guglielmo (150026).	Manovratore	Condannato ad un anno di reclusione ed alla multa di L. 500, per ricettazione di tre colli di filati rubati nel novembre 1920 a Verona in danno della Ferrovia. (Sentenza 19 febbraio 1921 del Tribunale di Verona).
AMATI Amedeo (193215) . .	Manovale in prova	Condannato a dieci mesi di reclusione per furto di caffè sottratto da un carro giacente nella stazione di Ferrara, in un giorno del giugno 1920. (Sentenza 13 luglio 1920 del Tribunale di Ferrara).
GUAZZALOCA Gilberto (137059).	Capo sq. manovratori	Condannato alla reclusione per tre mesi e dieci giorni per furto di carbone sottratto da un carro giacente nella stazione di Faenza il 22 giugno 1921. (Sentenza 3 dicembre 1921 della Corte di Appello di Bologna).
NUVOLONE Giuseppe (176076).	Manovale	Condannato alla reclusione per quattro mesi per correità in furto di mele, commesso alla stazione ferroviaria del Boschetto in Novara, il 22 febbraio 1920. (Sentenza 14 aprile 1921 della Corte di Appello di Torino).
CAPUSSO Romeo (227665)	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per sei mesi e venti giorni per correità in tentato furto di merce, commesso nella notte dal 14 al 15 maggio 1920 nello scalo ferroviario di Alessandria. (Sentenza 2 giugno 1921 della Corte d'Appello di Casale).
PICCO Carlo (100072). . . .	Capo sq. Magazzini	Condannato alla reclusione per un anno e quindici giorni per furto di un orologio d'argento con catena d'oro, commesso nella notte dal 3 al 4 novembre 1919 in Torino, in danno di Parigi Domenico, e per furto di oggetti di cancelleria e merci, commesso in danno dell'Amministrazione ferroviaria. (Sentenza 19 aprile 1920 del Tribunale di Torino).
VESCOVO Raimondo (114181).	Capo sq. manovratori	Condannato alla reclusione per quattro mesi ed alla multa di L. 40 per ricettazione in furto di tabacco, commesso alla stazione di Alessandria il 6 giugno 1921. (Sentenza 9 settembre 1921 della Corte di Appello di Casale).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
GHIDONI Luigi (182285). .	Frenatore in prova	Condannato alla reclusione per tre mesi e dieci giorni per furto di asciugamani, commesso a Mantova nella notte dal 2 al 3 giugno 1920 in danno di Testi Giuseppe. (Sentenza 22 luglio 1921 del Tribunale di Mantova).
SPADACCINI Pietro (87570)	Conduttore grado 11°	Condannato alla reclusione per due mesi e cinque giorni ed alla multa di L. 200, per oltraggio, violenza, lesioni e danneggiamento in danno del Capo stazione Smizzer Remigio, reati commessi il 22 febbraio 1920 nella stazione di Borzoli. (Sentenza 8 luglio 1920 della Pretura di Sestri Ponente).

N. B. — Con decisione del Direttore Generale in data 2 marzo 1922 è stata revocata la destituzione inflitta al deviatore PEZZELLA GIOVANNI (151727) e già pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 51-1921.

Ordine di servizio N. 15.

Estensione di servizio nella fermata di Strassoldo.

A datare dal 20 marzo 1922 la casa cantoniera di Strassoldo, della linea Palmanova-Cervignano, viene trasformata in fermata, continuando però a funzionare per il servizio viaggiatori e bagagli con le norme vigenti per le case cantoniere.

Dalla stessa data la fermata suddetta viene abilitata ai trasporti a grande velocità e piccola velocità a carro completo, esclusi i veicoli ed il bestiame, alle condizioni stabilite dall'avvertenza C a pagina 5 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), senza bisogno della preventiva autorizzazione e con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico verso ab-

buono per i trasporti a P. V. della quota di diritto fisso stabilita dalle vigenti tariffe.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 59 si devono modificare come segue le indicazioni relative alla fermata di Strassoldo:

/Strassoldo/Palmanova/Cervignano/Trieste / Udine/V(6)/B(6)/ G(10) —/O(10/
7° Udine/—/ —/—/—/—/—/—/—/—/—/

riportando in calce alla pagina stessa la seguente nota:

(10) Limitatamente ai trasporti a carro completo con applicazione delle tasse in base alle norme dell'avvertenza C a pagina 5, senza bisogno di preventiva autorizzazione e con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico verso abbuono per i trasporti a P. V. della quota di diritto fisso stabilita dalle vigenti tariffe.

Inoltre nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 16 si devono modificare come segue le indicazioni relative a Strassoldo:

/Strassoldo L O/Te/162/

Nel « fascicolo delle distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo Marittimo (Molo trapezoidale) ecc. da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario marittimo » (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 58 fra i nomi delle stazioni di Strambino e Stresa devesi inserire il nome di Strassoldo riportando di contro, rispettivamente nella penultima ed ultima colonna, le indicazioni « 683 (3) » e « 911 (3) ».

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della rete delle Ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons » a pagina 36 fra i nomi delle stazioni di Strambino e Stresa devesi inserire:

/Strassoldo/127(3)/260(3)/182(3)/98(3)/48(3)/11/(3)/

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) valevoli per la tassazione dei trasporti merci

la distanza virtuale per Strassoldo deve essere formata aggiungendo Km. 5 a quella effettiva, attualmente indicata nei prontuari stessi, se quest'ultima risulta computata per la via di Udine, e Km. 6 se computata per la via di Cervignano.

Le stazioni di Udine, Risano e Palmanova formeranno la distanza virtuale per Strassoldo aggiungendo Km. 5 a quella effettiva e la Stazione di Cervignano aggiungendo Km. 6.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Comunicazioni.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	Carica	Indicazioni già portate nei bollettini	*Variazioni*
3ª	Deleg. suppl.	**Chinigò** cav. Francesco – segretario princ. – Serv. Approvvigionamenti Roma.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Reggio C.
5ª	Id.	**Sessa** Salvatore – segretario di 1ª cl. – Div. Mat. e Traz. Napoli.	17. 12. 21. Esonerato dal servizio.
7ª	Delegato	**Vivona** Simone – aiutante applicato – Uff. Costruzioni Sciacca.	Riammesso nella carica di delegato della 7ª categoria per la circoscrizione di Palermo.
7ª	Deleg. suppl.	**Cotroneo** Letterio – segretario – Div. Mat. e Traz. Palermo.	Esonerato dall' incarico temporaneo di delegato per la circoscrizione di Palermo.
11ª	Delgato	**Mondino** Federico – segretario – Mag. Stampe Torino.	1. 12 21. Esonerato dal servizio.
11ª	Id.	**Veneroni** Giovanni – segretario – Magaz. Rivarolo.	Affidatogli anche il mandato di delegato per la circoscrizione di Torino.
26ª	Rappres.	**Salvago** Nunzio – capo staz. di 1ª cl. – Staz. Catania.	13. 11. 21. Esonerato dal servizio.
37ª	Delegato	**Lorenzini** Virgilio – capo pers. viagg. di 1ª – D. P. V. Roma Termini.	28. 11. 21. Esonerato dal servizio.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Ordine di servizio N. 27

Viaggi dei Delegati e dei Rappresentanti della stampa al IX Congresso internazionale delle ferrovie.

In occasione del IX Congresso internazionale delle ferrovie che avrà luogo in Roma nella seconda quindicina di aprile p. v., i Delegati al Congresso medesimo saranno muniti di una speciale carta di riconoscimento (Carte de Légitimation de Dèlégué) il cui frontespizio ha le sottoindicate caratteristiche principali:

a) la intestazione, in carattere dorato, « Association internationale des chemins de fer »;

b) la riproduzione di una veduta del Foro Romano;

c) lo stemma reale con corona e bordi dorati e croce bianca in campo rosso;

d) le indicazioni, pure in carattere dorato, di 9° congrès Rome 1922.

Nella carta di riconoscimento è incollato un foglio sul quale sono indicate le generalità del titolare e il numero progressivo. Sul foglio stesso sono stampate le avvertenze riguardanti l'uso della carta e le condizioni di validità, nonchè lo schema delle principali linee sulle quali il titolore ha diritto a viaggiare.

La carta di riconoscimento, come risulta dalle indicazioni stampate sulla quarta facciata, dà diritto alla libera circolazione in 1ª classe su tutte le ferrovie italiane, sui laghi, sulla laguna di Venezia e sulle linee di navigazione dello Stato, comprese quelle fra le isole Eolie, Partenopee e Pontine, Egadi, Pelagie, Pantelleria e Ustica.

Oltre che per il titolare, la carta è valida per la libera circolazione anche per la moglie e per le figlie nubili. Tale validità deve espressamente risultare dall'apposito spazio della quarta facciata, ove è indicato altresì il numero totale delle persone per le quali è valevole la carta, compreso il titolare.

Tanto la moglie, quanto ciascuna delle figlie del Congressista possono viaggiare anche isolatamente purchè, in assenza del titolare, siano munite della carta di riconoscimento.

La detta carta di riconoscimento sul frontespizio dev'essere firmata dal titolare e non è valevole se non porta nella quarta facciata il fac-simile della firma del Direttore Generale delle ferrovie dello Stato.

La carta stessa è valida per il trasporto gratuito di Kg. 30 di bagaglio complessivamente. Non dà facoltà di viaggiare nei treni di lusso, però i congressisti o persone di famiglia muniti di detta carta quando siano anche in possesso di biglietto per vettura letti, nel quale sia apposta speciale autorizzazione di questa Direzione Generale, avranno facoltà di viaggiare sui treni di lusso R. P. e P. R.

Il periodo di validità della carta di riconoscimento per i viaggi in Italia decorre dal 1° al 30 aprile 1922. Essa può essere tenuta valida fino al 31 maggio 1922 solo in quanto porti incollato sulla prima facciata un'apposito talloncino sul quale è indicato il numero progressivo corrispondente a quello risultante dal foglio interno.

I rappresentanti della stampa italiana ed estera invitati a prendere parte a tutte le manifestazioni del Congresso, nonchè il personale della segreteria della Commissione locale del Congresso medesimo saranno muniti di una speciale carta di libera circolazione in 1ª classe, valevole dal 10 aprile al 10 maggio 1922, per l'intera rete e per tutte le linee di navigazione dello Stato (comprese quelle fra le isole minori).

La detta carta è di colore celeste chiaro e porta:

1° l'intestazione « IX Congresso internazionale delle ferrovie - Roma 1922;

2° il numero progressivo;

3° le generalità e la qualità del titolare;

4° un timbro a secco riproducente lo stemma reale e il fassimile della firma del Direttore Generale delle ferrovie dello Stato.

La carta stessa è personale, dev'essere firmata dal titolare e non è valida per i treni di lusso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale
C. Crova.

ANNO XV - N. 12

23 MARZO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(3955) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

REGIO DECRETO 26 *gennaio* 1922, *n.* 212, *che reca disposizioni circa i nuovi quadri di classificazione del personale delle ferrovie dello Stato in applicazione della legge* 7 *aprile* 1921, *n.* 368 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 6 della legge 7 aprile 1921, n. 368;

Visto l'art. 1 (ultimo comma) del decreto Luogotenenziale numero 1393 del 13 agosto 1917;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In seguito alla pubblicazione dei nuovi quadri di classificazione per il personale delle ferrovie dello Stato, approvati con la legge n. 368 del 7 aprile 1921 e fino a che non siasi provveduto all'emanazione del nuovo regolamento del personale di cui all'articolo 6 della legge stessa, vengono apportate le seguenti modificazioni alle disposizioni vigenti.

Art. 2.

Salvo il disposto dell'art. 3 della legge 25 giugno 1909, n. 372, e le speciali disposizioni per l'assunzione di ex-militari e degli invalidi di guerra e fermo restando quanto è stabilito per la siste-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 marzo 1922, n. 67.

mazione degli avventizi dai RR. decreti n. 1588 del 2 settembre 1919, n. 973 dell'8 luglio 1920 e n. 1361 del 26 settembre 1920, l'assunzione di nuovo personale dovrà farsi nelle qualifiche e con le norme indicate nell'unita tabella che annulla quella annessa all'art. 23 del regolamento del personale, approvato con D. L. 13 agosto 1917, n. 1393.

Art. 3.

La promozione ad ingegnere capo, ispettore capo e cassiere principale, verrà conferita nei limiti dei posti disponibili rispettivamente agli ingegneri principali ed ingegneri di 1ª classe, agli ispettori principali, medici principali, chimici principali, ispettori di 1ª classe, avvocati di 1ª classe e medici di 1ª classe ed ai cassieri di 1ª classe con almeno 3 anni di tale qualifica.

Art. 4.

La qualifica di ingegnere di 1ª classe, ispettore di 1ª classe, avvocato di 1ª classe, medico di 1ª classe, cassiere di 1ª classe sarà conferita rispettivamente ad ingegneri, ispettori, avvocati, medici e cassieri aventi i requisiti di anzianità e di stipendio richiesti, giudicati meritevoli dalla Commissione superiore di avanzamento, di cui all'art. 6 del R. decreto 13 marzo 1921, n. 341.

Art. 5.

Per le qualifiche del personale dei segretari tecnici, disegnatori, ed assistenti dei lavori dei vari gradi, le piante saranno considerate cumulativamente in ogni grado.

Art. 6.

La disposizione dell'art. 5 del R. decreto 4 gennaio 1920, n. 27 relativa al cumulo dell'anzianità nei gradi 10° e 11° (ruoli organici del 1917) agli egetti delle promozioni dal 10° al 9° grado nel personale degli uffici non è applicabile al personale ausiliario.

Art. 7.

Oltre agli accenditori, di cui al punto *a)* dell'art. 52 del regolamento del personale del 1917, possono essere promossi fuochisti, i capi squadra accenditori e manovali ed i capi squadra manovali con gli stessi requisiti di servizio.

Art. 8.

Le promozioni a capo squadra cantonieri sono conferite per esame di concorso fra i cantonieri di 1ª classe ed i guardablocco che abbiano almeno un anno di grado ed età non inferiore a 25 anni.

Art. 9.

Le promozioni a cantoniere di 1ª classe sono conferite previo esame d'idoneità fra cantonieri e guardiani che abbiano almeno due anni di stabilità.

Art. 10.

Le promozioni a guardablocco sono conferite previo esame d'idoneità fra cantonieri e guardiani stabili.

Art. 11.

Le promozioni a capo squadra operai si conferiscono per esame di concorso fra gli operai di 1ª classe stabili (e per le squadre di rialzo anche fra i verificatori) appartenenti agli impianti ed ai mestieri che saranno di volta in volta indicati dall'Amministrazione in relazione ai posti da coprire.

Le promozioni a capo squadra verificatori sono conferite per esame di concorso fra verificatori ed operai di 1ª classe stabili delle squadre di rialzo abilitati alle funzioni di verificatore.

Per gl'impianti dove esistono i sotto capi squadra operai, i

posti di capi squadra operai sono riservati ai sotto capi squadra giudicati meritevoli con almeno due anni di grado.

Art. 12.

La promozione ad operaio di 1ª classe può essere conferita in seguito ad esame pratico fra operai che abbiano almeno quattro anni di servizio stabile o in prova in tale qualifica.

Art. 13.

A ciascun agente promosso, viene conferito, all'atto della promozione stessa, lo stipendio che gli compete in base ai quadri di classificazione approvati con la legge 7 aprile 1921, n. 368 con le norme del 2° comma dell'art. 134 del regolamento del personale, approvato con decreto Luogotenenziale 15 agosto 1917, n. 1393 e senza tener conto delle tabelle indicate al comma 3° dell'articolo medesimo.

La promozione non dà diritto ad alcun aumento delle quote compenetrate nello stipendio nel loro importo al 1° marzo 1920, a sensi degli articoli 3 e 4 della citata legge 7 aprile 1921, n. 368.

Art. 14.

L'Amministrazione, oltre alla facoltà di acconsentire alla rinunzia della promozione fatta da un agente, a sensi dell'art. 85 del regolamento del personale del 1917, ha anche quella di revocare d'ufficio la promozione quando l'agente non raggiunga entro il termine stabilito il posto che gli viene assegnato in dipendenza della promozione stessa.

Anche in questo secondo caso l'agente non potrà essere promosso se non trascorso almeno un anno e previo, occorrendo, nuovo scrutinio o nuovo esame.

Art. 15.

Le disposizioni di cui agli articoli precedenti sono applicabili dal 1° marzo 1920.

Tuttavia restano validi tutti i provvedimenti per assunzioni,

promozioni, cambi di qualifica, concorsi interni già indetti, relativi alla carriera del personale, disposti dalle autorità competenti secondo il regolamento del personale ed i quadri di classificazione del 1917, salvo che trattisi di provvedimenti non ancora definitivi al 22 agosto 1921, data dell'entrara in vigore della legge 13 agosto 1921, n. 1080, estesa all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con R. decreto 20 ottobre 1921, n. 1533, nel qual caso detti provvedimenti restano sospesi. Gli stipendi vanno però, in ogni caso, stabiliti in relazione ai nuovi quadri di classificazione, approvati con la legge n. 368 del 7 aprile 1921.

Agli agenti che, in seguito ai suddetti provvedimenti, hanno cambiata qualifica dopo il 1° marzo 1920 sarà assegnata la qualifica corrispondente dei nuovi quadri di classificazione in base alle norme ministeriali del 6 maggio 1921. Tuttavia gli agenti promossi assistenti di stazione di 2ª classe assumeranno tutti la qualifica di assistenti sale.

Art. 16.

Quando nel regolamento del personale, approvato con decreto Luogotenenziale n. 1393 del 13 agosto 1917 e in tutte le altre vigenti disposizioni siano stabiliti provvedimenti da adottarsi in relazione ai gradi attribuiti al personale dai quadri di classificazione annessi al regolamento suddetto, i provvedimenti stessi saranno applicabili agli agenti aventi le qualifiche dei nuovi quadri di classificazione, approvati colla legge n. 368 del 7 aprile 1921, secondo l'euiparazione intervenuta a sensi delle norme ministeriali del 6 maggio 1921.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 gennaio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

TITOLI DI STUDIO O PROFESSIONALI

per l'assunzione del personale.

Qualifiche di assunzione.	Grado	Modi di assunzione	Titolo di studio o professionale
			Personale degli Uffici.
Ingegneri	5°	per concorso	Diploma di laurea in ingegneria nei rami che l'Amministrazione stabilirà nei bandi di concorso oltre i titoli professionali o speciali per particolari rami di servizio.
Ispettori	5°	id.	Diploma di laurea conseguita presso Università o scuole od Istituti superiori che verrà determinato nei bandi di concorso, oltre i titoli professionali o speciali per particolari funzioni.
Avvocati	5°	id.	Diploma di laurea in giurisprudenza e inoltre il certificato comprovante di essere inscritti, da almeno da due anni, nell'albo degli avvocati o dei procuratori e certificato col quale sia comprovato che gli aspiranti abbiano effettivamente esercitato almeno da due anni l'avvocatura contenziosa o certificato comprovante di essere attualmente funzionari della magistratura con almeno due anni di servizio, escluso il tirocinio di uditore.
Medici	5°	id.	Diploma di laurea in medicina e chirurgia conseguita in una Università o nel R. Istituto superiore di Firenze ed inoltre certificati comprovanti l'esercizio pratico medico-chirurgico, o il servizio in un ospedale o la frequenza dei corsi di perfezionamento per lo meno di due anni dopo ottenuta la laurea.
Segretari	9°	id.	Diploma di licenza liceale o di Istituto tecnico o di R. Istituto industriale e commerciale, classificato come scuola professionale di 3° grado, a norma della legge 14 luglio 1912, n. 854, o di licenza di R. Istituto nautico.

Qualifiche di assunzione	Grado	Modi di assunzione	Titolo di studio o professionale
Segretari tecnici	9°	per concorso	Diploma di licenza di Istituto tecnico (escluso quello di ragioneria) o di R. Istituto industriale, classificato come scuola professionale di 3° grado, a norma della legge 14 luglio 1912, n. 854, o di licenza di Istituto nautico (Sezione macchinisti navali in 1ª o sezione costruttori navali in 1ª) o del corso speciale di architettura, rilasciato da un R. Istituto superiore di Belle arti, a seconda che verrà indicato nei bandi di concorso, oltre i titoli professionali o speciali che l'Amministrazione ritenesse di chiedere.
Disegnatori	9°	id.	Diploma di Istituto tecnico o di R. Istituto industriale classificato come scuola professionale di 3° grado, a norma della legge 14 luglio 1912, n. 854, o di licenza di Istituto nautico o di licenza del corso medio di Regio Istituto di belle arti, a seconda che verrà indicato nei bandi di concorso.
Assistenti dei lavori di 1ª classe	9°	id.	Diploma di R. Istituto tecnico (sezione agrimensura) o di R. Istituto industriale classificato come scuola professionale di 3° grado, a norma della legge 14 luglio 1912, numero 854, o del corso speciale di architettura, rilasciato da un R. Istituto superiore di belle arti, a seconda che verrà indicato nei bandi di concorso, oltre i requisiti professionali o speciali che l'Amministrazione ritenesse di chiedere.
Aiutanti disegnatori	10°	id.	Licenza di scuola tecnica o di R. Istituti industriali classificati come scuole professionali di 2° grado a norma della legge 14 luglio 1912, n. 854 o del corso inferiore di Regio Istituto di belle arti o titoli che l'Amministrazione ritenga equipollenti.
Assistenti dei lavori	10°	id.	Licenza di scuola tecnica o di R. Istituti industriali classificati come scuole professio-

Qualifiche di assunzione	Grado	Modi di assunzione	Titolo di studio o professione
			nali di 2° grado, a norma della legge 14 luglio 1912, n. 854 o titoli che l'Amministrazione ritenga equipollenti oltre i requisiti professionali che verranno indicati nel bando di concorso.
Sorveglianti dei lavori	11°	senza concorso	Titoli e prove di sufficiente coltura e di capacità tecnica a giudizio dell'Amministrazione.
Scrivane	11°	per concorso	Licenza di scuola complementare o tecnica o commerciale o passaggio dalla 3ª alla 4ª ginnasiale.
Aiutanti applicati	11°	id.	Diploma di licenza ginnasiale o di scuola tecnica o di R. scuola industriale o commerciale classificata come scuola professionale di 2° grado a norma della legge 14 luglio 1912, n. 854, o titoli di studio che l'Amministrazione ritenga equipollenti.
Scritturali (1)	12°	senza concorso	Licenza elementare superiore o titoli di studio che l'Amministrazione ritenga equipollenti.
Inservienti (1)	14°	id.	Titoli e prove di sufficiente cultura a giudizio dell'Amministrazione.
			Personale delle stazioni.
Sottocapi	9°	per concorso	Diploma di licenza liceale o di Istituto tecnico o di R. Istituto industriale o commerciale classificato come scuola professionale di 3° grado a norma della legge 14 luglio 1912, n. 854 o di Istituto nautico.
Commessi	11°	id.	Diploma di licenza ginnasiale o di scuola tecnica o di R. scuola industriale o commerciale classificata come scuola professionale di 2° grado a norma della legge 14 luglio 1912, n. 854, o titoli di studio che l'Amministrazione ritenga equipollenti.

Qualifiche di assunzione	Grado	Modi di assunzione	Titolo di studio o professione
Assistenti sale	12°	senza concorso	Licenza elementare superiore o titoli di studio che l'Amministrazione ritenga equipollenti.
Manovali	14°	id.	Titoli e prove di sufficiente coltura a giudizio dell'Amministrazione.
			Personale dei treni.
Conduttori (ai viaggiatori)	12°	con concorso	Diploma di licenza ginnasiale o di scuola tecnica o di R. scuola industriale o commerciale classificata come scuola professionale di 2° grado a norma della legge 14 luglio 1912, n. 854, o titoli di studio che l'Amministrazione ritenga equipollenti.
Frenatori	13°	senza concorso	Promozione dalla 4ª alla 5ª classe elementare.
Manovali	14°	id.	Titoli e prove di sufficiente coltura a giudizio dell'Amministrazione.
			Personale di macchina.
Fuochisti	11°	id.	Aver superate le prove finali dei corsi allievi fuochisti.
			Personale di linea.
Cantonieri	14°	id.	Titoli e prove di sufficiente coltura a giudizio dell'Amministrazione.
Guardabarriere (donne)	14°	id.	Titoli e prove di sufficiente coltura a giudizio dell'Amministrazione.
			Personale degli approvvigionamenti.
Segretari dei magazzini	9°	per concorso	Diploma di licenza liceale o di Istituto tecnico o di R. Istituto industriale o commerciale classificato come Scuola professionale di 3° grado a norma della legge 14 luglio 1912, numero 854, o di Scuola normale o di Istituto nautico.

(1) I posti di scritturali (donne) e di inservienti (donne) sono riservati alle vedove ed alle orfane di agenti ferroviari.

Qualifiche di assunzione	Grado	Modi di assunzione	Titolo di studio o professionale
Commessi dei magazzini	11°	per concorso	Diploma di licenza ginnasiale o di scuola tecnica o di R. scuola industriale o commerciale classificata come scuola professionale di 2° grado a norma della legge 14 luglio 1912, n. 854, o titoli di studio che l'Amministrazione ritenga equipollenti.
			Personale di custodia.
Custodi	12°	senza concorso	Titoli e prove di sufficiente coltura a giudizio dell'Amministrazione.
			Personale di manovalanza.
Manovali	14°	id.	Titoli e prove di sufficiente coltura a giudizio dell'Amministrazione.
			Personale del Traghetto di Venezia.
Fuochisti	12°	id.	Titoli e prove di sufficiente coltura a giudizio dell'Amministrazione.
Marinai	14°	id.	Titoli e prove di sufficiente coltura a giudizio dell'Amministrazione.
			Personale tecnico ed operaio.
Capi squadra operai	10°	per concorso	Diploma di licenza di R. Istituto industriale classificato come scuola professionale di 3° grado, a norma della legge 14 luglio 1912, n. 854, o diploma di licenza della sezione industriale di Istituto tecnico o della sezione costruttori navali di 1ª o macchinisti navali di 1ª di Istituto nautico.
Operai di 1ª cl.	12°	senza concorso	Titoli e prove di sufficiente coltura e di idoneità tecnica a giudizio dell'Amministrazione.
Operai	13°	id.	Titoli e prove di sufficiente coltura e di idoneità tecnica a giudizio dell'Amministrazione.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro dei lavori pubblici — MICHELI.

Il ministro del tesoro — DE NAVA.

REGIO DECRETO 16 *febbraio 1922, n. 207, recante norme per gli esoneri, i collocamenti a riposo e in disponibilità del personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 13 della legge 13 agosto 1921, n. 1080, recante provvedimenti per la riforma delle Amministrazioni dello Stato, la semplificazione dei servizi e la riduzione del personale:

Visto l'art. 4 del Regio decreto 20 ottobre 1921, n. 1533;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, e del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto col Comitato interministeriale, costituito ai sensi della legge medesima;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ferme restando per gli esoneri del personale ferroviario le disposizioni vigenti alla pubblicazione della legge 13 agosto 1921, n. 1080, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in applicazione della legge stessa disporrà entro sei mesi dalla pubblicazione del presente decreto, l'esonero dei funzionari ed agenti che non siano riconosciuti abili a disimpegnare il servizio inerente alle funzioni proprie della qualifica loro assegnata:

a) per motivi di salute;

b) per incapacità;

c) per scarso rendimento di lavoro.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 marzo 1922, n. 65.

Art. 2.

L'elenco dei funzionari ed agenti da esonerare ai sensi dei punti *a*), *b*), *c*), dell'articolo precedente sarà compilato dal direttore generale in base ai precedenti di servizio ed ai rapporti scritti dei superiori.

L'inclusione negli elenchi per l'esonero con l'indicazione dei motivi specifici della proposta sarà notificata agli interessati nei modi stabiliti dall'art. 234 del regolamento del personale, approvato con R. decreto 13 agosto 1917, n. 1393.

Art. 3.

Il funzionario od agente, al quale sia fatta la notificazione di cui all'articolo precedente, ha il termine di 10 giorni dalla data dell'avvenuta notificazione per presentare all'ufficio, cui è addetto, le proprie deduzioni con i documenti che ritenga utile di esibire nel proprio interesse.

Se la designazione all'esonero abbia luogo per motivi di salute, il funzionario od agente ha facoltà, entro l'indicato termine, di chiedere di essere sottoposto a visita medica.

Art. 4.

La visita fiscale sarà eseguita da un ufficiale medico designato, su richiesta dell'Amministrazione ferroviaria, dalla Direzione dell'Ospedale militare che trovasi nella sede dell'Ufficio o dell'Ispettorato sanitario nella cui giurisdizione risiede il funzionario od agente, in concorso di un medico di ruolo e di altro sanitario della Amministrazione ferroviaria, i quali dovranno stabilire se le condizioni di salute siano compatibili o meno con un lavoro proficuo in rapporto alle attribuzioni di servizio del visitato.

Il motivo di salute si avrà per accertato qualora, nel termine stabilito, la visita medica non si verifichi per un fatto da ascriversi al funzionario od agente.

Art. 5.

Con decreto ministeriale sarà costituita per ognuno dei seguenti servizi o gruppi di servizi od unità:

Movimento e traffico;

Materiale e trazione;

Lavori, costruzioni ed elettrificazione;

Rimanenti servizi ed unità;

una Commissione con l'incarico di formulare le proposte definitive di esonero pei funzionari ed agenti di grado dal 2° al 14°.

Ogni Commissione sarà composta di un consigliere di Stato, designato dal presidente del Consiglio medesimo, di tre funzionari di grado non inferiore al 3°, dei quali uno appartenente al servizio ed unità da cui dipende il funzionario o l'agente, nonchè di un funzionario od agente dello stesso grado di quelli da esonerare; i quattro membri appartenenti al personale ferroviario saranno designati nel modo indicato dall'art. 4 del R. decreto 20 ottobre 1921, n. 1411.

Le funzioni di presidente saranno esercitate dal consigliere di Stato.

La Commissione, esaminati gli atti ricevuti dall'Amministrazione e quelli eventualmente forniti dall'interessato, gli altri che ritenga necessari richiedere ed il risultato delle indagini che avrà creduto di ordinare, manifesterà il proprio parere circa l'esonero del funzionario o dell'agente, indicandone i motivi.

L'interessato dovrà essere personalmente sentito, qualora ne abbia fatto richiesta nel termine stabilito dall'art. 3 del presente decreto.

Per la validità delle deliberazioni basta la maggioranza dei componenti la Commissione.

Art. 6.

Il direttore generale, avuto il parere della Commissione, si pronuncia definitivamente sulla proposta di esonero e promuove la deliberazione del Consiglio di amministrazione.

Il motivo che ha determinato l'esonero deve essere espresso nella relativa deliberazione.

Contro tale deliberazione non è ammesso altro ricorso che quello al Consiglio di Stato, previsto dall'art. 57 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Il detto ricorso non sospende gli effetti della deliberazione del Consiglio di amministrazione.

Art. 7.

Pei funzionari del primo grado l'esonero, in seguito all'articolo 2 del presente decreto, sarà deliberato dal Consiglio dei ministri, il quale deve sentire personalmente il funzionario, ove questi lo chieda.

Art. 8.

Nei limiti delle eventuali eccedenze i funzionari ed agenti che ne facciano domanda entro otto mesi dalla pubblicazione del presente decreto sono collocati a riposo quando concorra il consenso dell'Amministrazione.

La deliberazione è presa dal Consiglio d'amministrazione.

Art. 9.

I funzionari ed agenti esonerati dal servizio per i motivi e con la procedura indicati nell'art. 2 e seguenti del presente decreto, nonchè quelli collocati a riposo su domanda come all'articolo precedente, che non si trovino nelle condizioni per un normale esonero in base alle disposizioni dei regolamenti del personale ferroviario, si considerano, agli effetti del trattamento di pensione, di sussidio per una volta tanto o d'indennità che possa loro spettare ai termini delle vigenti disposizioni, come esonerati per inabilità al servizio dovuta a cause comuni.

Ai medesimi viene altresì corrisposto un compenso pari a dodici mensualità dello stipendio goduto all'atto dell'esonero o del collocamento a riposo.

Pei funzionari ed agenti con meno di cinque anni di servizio effettivo il compenso sarà pari a tante mensualità dell'ultimo stipendio quanti sono gli anni di servizio.

Art. 10.

Dopo attuati gli esoneri e i collocamenti a riposo, qualora il personale in servizio risulti ancora in eccedenza al numero dei posti che saranno fissati come all'art. 1 del R. decreto 20 ottobre 1921, n. 1533, per i diversi gradi e qualifiche, il Consiglio di amministrazione, su proposta del direttore generale, designerà, non oltre dieci mesi dalla data della pubblicazione del presente decreto per ciascun grado o qualifica, i funzionari ed agenti che, fino alla eliminazione dell'eccedenza, debbono essere collocati in disponibilità.

Il Consiglio di amministrazione provvederà a tale designazione con deliberazione motivata, tenuto conto dei vari elementi indicati nel secondo comma dell'art. 7 della legge 13 agosto 1921, n. 1080.

Per i funzionari ed agenti collocati in disponibilità in seguito al presente articolo, verranno applicate le disposizioni dell'art. 8 della legge 13 agosto 1921, n. 1080 sopra citata.

Art. 11.

Pei funzionari del grado 1° è data facoltà al ministro dei lavori pubblici di mantenerli in servizio, sentito il direttore generale, anche oltre il limite massimo di età stabilito dall'art. 168-*f*) del regolamento del personale, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393. Tale prolungamento di servizio verrà a cessare con deliberazione del ministro dei lavori pubblici da notificarsi all'interessato con un mese di preavviso.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 febbraio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

DECRETO MINISTERIALE 19 *marzo* 1922, *per l'incarico della sostituzione del direttore generale delle ferrovie dello Stato*.

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto il R. decreto n. 1218 del 1° settembre 1920;

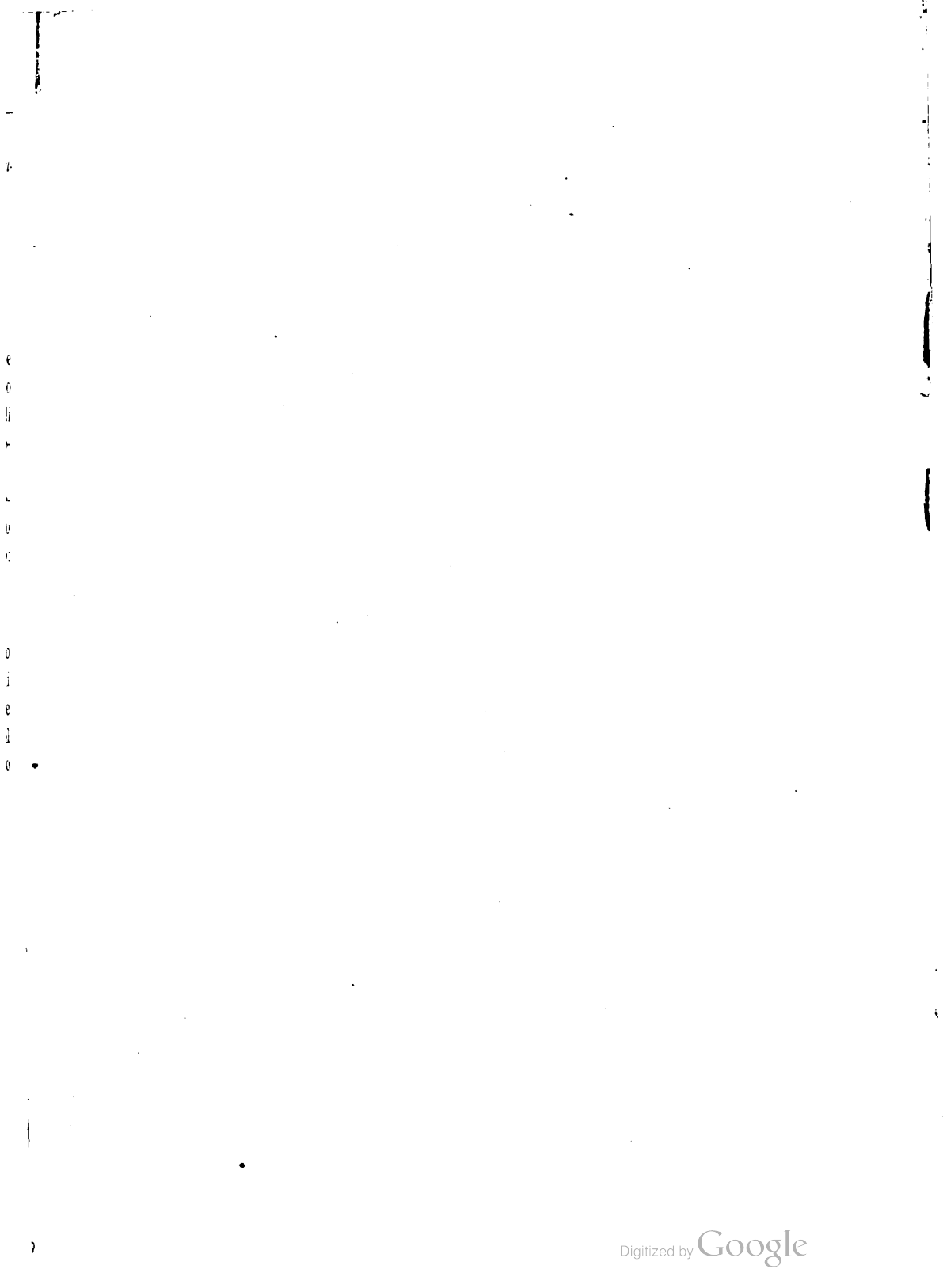
Visto il decreto ministeriale del 15 settembre 1920, col quale fu assegnato al consigliere d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sig. grand'ufficiale ing. NICOLÒ NICOLI, ispettore superiore di 1ª classe, l'incarico di sostituire il direttore generale delle ferrovie stesse ai sensi del precitato R. decreto;

Ritenuto che, in conseguenza di altro incarico affidato al predetto sig. ing. NICOLI, si rende necessario esonerarlo da quello suaccennato e provvedere per il medesimo con altro funzionario;

DECRETA:

Il consigliere d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sig. grand'ufficiale ing. ANDREA ALESSANDRI, ispettore superiore di 1ª classe, è incaricato della sostituzione del direttore generale delle ferrovie stesse nei casi di assenza o d'impedimento, in luogo del predetto sig. grand'ufficiale ing. NICOLÒ NICOLI, destinato ad altro incarico.

Roma, addì 19 marzo 1922.

Il ministro: RICCIO.

Ordine di servizio N. 16.

Sistemazione ed aumento della portata dei carri del parco F. S.

Per i carri del parco F. S. aventi portata da 12 tonn. e oltre, i cui numeri di servizio sono indicati nell'elenco di seguito al presente ordine di servizio, è da ritenersi come portata loro effettivamente assegnata quella indicata nell'elenco stesso a fianco dei loro numeri, qualunque sia la portata realmente scritta sulle pareti laterali e sui lungaroni dei carri stessi, salvo le due eccezioni di cui ai punti 10-12 delle annotazioni in fine dell'elenco medesimo.

Le nuove portate definitive sono generalmente più elevate delle attuali, mai inferiori, e sono da considerarsi normali. Sulle portate medesime è quindi ammessa la consueta tolleranza del 5 per cento.

Il Servizio del Materiale e Trazione sta provvedendo a mezzo delle Officine e delle Squadre di Rialzo alla verifica ed alla rettifica delle portate scritte sui carri per uniformarle con quelle dell'elenco.

Nulla è modificato per ora per i carri di portata inferiore alle 12 tonn. nè per i carri serbatoi di serie M e relative sottoserie del parco F. S.

Il presente ordine di servizio non riguarda nè i carri privati inscritti nel parco F. S. nè i carri bottino di guerra, nè quelli rimasti in Italia all'inizio della guerra nè quelli assegnati all'Italia per ripartizione del parco comune delle ex Ferrovie di Stato austriache ed ungheresi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai Revisori.*

Allegato all'Ordine di servizio N. 16.

ELENCO dei carri coperti e scoperti F. S. da 12 tonn. e oltre coll'indicazione della portata loro assegnata

N. B. — ***Prima di rettificare sui carri l'indicazione della portata si raccomanda di far bene attenzione ai richiami indicati nel presente elenco.***

Serie	Numeri	Portata assegnata — Tonn.
F	120000 a 120099 (*)	14
»	120100 a 120121 (*)	15
»	120122 a 120199	12
»	120200 a 120299 (*)	14
»	120300 a 122984	12
»	122985 a 122999 (*)	15
»	123000 a 123099	12
»	123100 a 123199 (*)	15
»	123200 a 123299	12
»	123300 a 123399	15
»	123400 a 123499	12
»	123500 a 123518 (*)	15
»	123519 a 124202 (1)	12
»	124203 a 124299 (*)	14
»	124300 a 124399 (2)	12
»	124400 a 124499 (*)	14
»	124500 a 124539 (*)	15
»	124540 a 124599	12
»	124600 a 124699 (*)	14
»	124700 a 124750	12
»	124800 a 124898 (*)	14

Serie	Numeri	Portata assegnata — Tonn.
F	124899 a 126615	12
»	126616 — (*)	14
»	126700 a 126799 (*)	15
»	126800 a 126807	12
Fp	127000 a 127020	12
»	127100 a 127109	12
F	130000 a 132039 sole centinaia pari (b)	19
FI	140000 a 140099	13
»	140200 a 140299	13
»	140400 a 141249 sole centinaia pari (b)	17
Fp	148000 a 148019	12
»	148100 a 148103	12
F	149800 —	17
»	150000 a 176299 { centinaia pari (a)	17
	centinaia dispari (a)	18
»	176301 —	18
»	176400 a 179899 sole centinaia pari (b)	17
F ed Fg	180000 a 180074	17
F	180200 a 183899 sole centinaia pari (b)	17
F ed Fp	184000 a 184074	17
F	184200 a 186899 sole centinaia pari (b)	17
Fs	187000 a 187074	17
F	187200 a 189289 sole centinaia pari (b)	17
Ge	213016 a 213046 (3)	12

Serie	Numeri		Portata assegnata — Tonn.
G	220000 a 225370 (*)	centinaia pari (a)	14
		centinaia dispari (a) . . .	15
»	225371 a 225399		12
»	225400 a 226099 . .	centinaia pari (a) (*) . .	14
		centinaia dispari (a) . . .	12
»	226100 a 226117		12
»	226118 a 226129 (*)		15
»	226130 —		12
»	226131 a 226199 (*)		15
»	226200 a 226299 (*)		14
»	226300 a 226301 (*)		15
»	226302 a 226307		12
»	226308 a 226310 (*)		15
»	226311 a 226399 (4)		12
»	226400 a 226408 (*)		14
»	226409 a 226499		12
»	226500 a 226599 (*)		15
»	226600 a 226899 (5)		12
»	226900 a 226926 (*)		15
»	226927 —		12
»	226928 a 226998 (*)		15
»	226999 —		12
»	227000 a 227099		12
»	227100 a 227199 (*)		15

Serie	Numeri		Portata assegnata — Tonn.
G	227200 a 227309		12
»	227400 a 227499		12
»	227500 a 227502		12
»	227503 a 227599 (*)		15
»	227600 a 227899		12
»	227900 a 227999 (*)		15
»	228000 a 228899	centinaia pari (*a*)	12
		cent. dispari (*a*) (*)	15
»	228900 a 228999		12
»	229000 a 229599	centinaia pari (*a*)	12
		cent. dispari (*a*) (*)	15
»	229600 a 229626		12
»	229627 a 229699 (*)		14
»	229700 a 229799 (*)		15
»	229800 a 229613 (*)		14
»	229814 —		12
»	229815 a 229819 (*)		14
»	229900 a 229999		12
»	230000 a 230065		12
»	230100 a 230199		12
»	230200 a 230260 (*)		14
»	230300 a 230350 (*)		15
»	230400 a 230416		17
»	230500 a 230526		18
»	230700 a 230799		12

Serie	Numeri	Portata assegnata — Tonn.
G	230000 a 231999 (*) sole cent. dispari (c) . . .	15
»	232100 a 232599 sole cent. dispari (c)	12
»	250000 a 252199 { centinaia pari (a)	17
	centinaia dispari (a)	18
»	252200 a 252216	17
»	252300 a 252399	18
»	252500 a 252578	18
»	252600 a 252611	17
»	252700 a 252721	18
H	320000 a 320059	12
»	320060 a 320099 (*)	14
»	320100 a 320199 (*)	15
»	320200 a 320259 (*)	14
»	320260 a 320299	12
»	320300 a 320359 (*)	15
»	320360 a 320419	12
»	320500 a 320529 (b)	12
»	320600 a 320602	12
»	320700 a 320706	12
»	320900 a 320999	12
Ha	344100 a 344139	12
He	346100 a 346105	12
»	346200 a 346299	12
»	346400 a 346479	12
Hg	348100 —	12

Serie	Numeri	Portata assegnata — Tonn.
Hg	348200 a 348362	14
»	348400 a 348499	14
»	348600 a 348699	14
»	348800 a 348807	15
»	349000 a 349099	14
»	349200 a 349323	14
»	349400 a 349499	14
»	349600 a 349678	14
H	350000 a 351250 { centinaia pari (a)	18
	centinaia dispari (a)	19
»	351300 a 351750 sole centinaia dispari (c) . . .	19
He	388000 a 388099 (7)	12
Hg	389000 a 389007 (8)	15
»	389008 —	14
Ltm	410000 a 419999 { centinaia pari (a)	20
	centinaia dispari (a)	21
L	420000 a 423522 (*) { centinaia pari (a)	16
	centinaia dispari (a) . . .	17
»	423523 a 423599	13
»	423600 a 424199 { centinaia pari (*) (a)	16
	centinaia dispari (a)	13
»	424200 a 424286 (*)	16
»	424287 a 426171	13
»	426172 — (*)	17
»	426173 —	13

Serie	Numeri	Portata assegnata — Tonn.
L	426174 a 426177 (*)	17
»	426178 a 426179.	13
»	426180 — (*)	17
»	426181 —	13
»	426182 — (*)	17
»	426183 a 426184.	13
»	426185 a 426190 (*)	17
»	426191 —	13
»	426192 — (*)	17
»	426193 —	13
»	426194 — (*)	17
»	426195 —	13
»	426196 a 426197 (*)	17
»	426198 a 427049.	13
»	427050 a 427051 (*)	16
»	427052 —	13
»	427100 a 427199.	13
»	427200 a 427201 (*)	16
L e Lp	427202 a 427207.	12
L	427300 a 427324 (*)	17
»	427325 a 427336.	13
»	427337 a 427399 (*)	17
»	427500 a 427503.	13
»	427504 — (*)	17
»	427505 a 427507.	13
»	427508 — (*)	17

Serie	Numeri	Portata assegnata — Tonn.
L	427509 a 427599	13
»	427700 a 427799	13
»	427900 a 427999.	13
»	428000 a 428017	13
»	428100 a 428125	13
»	428126 a 428129 (*)	17
»	428130 a 428150	13
»	428300 a 428399 (*)	17
»	428500 a 428599 (*)	17
Lp	428700 a 428713.	12
L	428800 a 428817.	13
»	428900 a 428927.	13
»	429150 a 429199.	13
»	429300 a 429399.	13
»	429500 a 429599.	13
La	429700 a 429709 (*)	14
L	430300 a 432999 (9) sole centinaia dispari (c) .	17
»	437300 a 439999 sole centinaia dispari (c) (10).	17–18
»	440100 a 442799 (11) sole centinaia dispari (c) .	21
Ltm	442900 a 443399 sole centinaia dispari (c) . . .	21
L e Ltm	450000 a 452769.	20
L	452770 a 452799.	21
»	452800 a 452899.	20
»	452900 a 452999	21

Serie	Numeri	Portata assegnata — Tonn.
L	453000 a 453003	20
L, Lm	453004 a 455399 { centinaia pari (a)	19
	centinaia dispari (a)	21
»	455400 a 455413	19
L	455414 a 455499	20
L, Lt ed Ltm	455500 a 480099 { centinaia pari (a)	20
	centinaia dispari (a)	21
Ltm	480100 a 480155	21
»	480200 a 482199 { centinaia pari (a)	20
	centinaia dispari (a)	21
»	482300 a 484999 sole centinaia dispari (c) . . .	21
L	485000 a 485099	20
Ltm	485100 a 485199	21
L	485200 a 485299	20
Ltm	485300 a 485350	21
L	485400 a 485499	20
»	485600 a 485669	2
Ltm	486000 a 489999 { centinaia pari (a)	20
	centinaia dispari (a)	21
Lz	492000 a 492099	40
M e sotto serie	Per i carri di questa serie (cioè a serbatoio) rimangono inalterate le portate scritte attualmente sopra ciascun singolo carro.	

Serie	Numeri	Portata assegnata — Tonn.
P	620050 a 620099	13
Pt	620100 a 620199 (*)	16
P, Pf, Pt	620200 a 621299 { centinaia pari (a)	13
	centinaia dispari (*) (a) . .	16
P, Pt	621300 a 621366 (*)	16
P, Pf	621367 a 621602	13
Pf	621604 a 621606 (*)	16
»	621607 —	13
»	621608 a 621609 (*)	16
»	621610 a 621615	13
»	621616 — (*)	16
»	621617 a 621688	13
»	621689 — (*)	16
»	621690 a 621691	13
»	621692 a 621693 (*)	16
»	621694 a 621699	13
P, Pf	621700 a 621799	13
P	621800 a 621806	13
P, Pf	621900 a 622551 sole centinaia dispari (c) . . .	13
P	622552 — (*)	16
»	622553 a 622555	13
»	622556 a 622557 (*)	16
»	622558 —	13
»	622559 — (*)	16
»	622560 a 622594	13
»	622595 —	12

Serie	Numeri	Portata assegnata — Tonn.
P	622596 a 622599.	13
»	622700 a 622701.	13
»	622800 a 622814 (*)	16
»	622900 a 622964 (*)	16
»	623000 a 623068 (*)	16
»	623069 —	13
»	623070 a 623079 (*)	16
»	623100 a 623199.	13
»	623200 a 623215.	13
»	623300 — (*)	16
»	623500 a 623504.	13
»	624000 a 624019.	13
P, Pf	624100 a 624114.	12
»	624115 a 624138.	13
Po	624300 a 624399 (*)	16
Pm	625000 a 625050 (*)	16
»	625100 a 625150 (*)	16
Pg	640000 a 640005.	13
»	640100 a 640110	13
»	640200 a 640299	13
»	640300 a 640304 (*)	16
»	640305 a 640306.	13
»	640400 a 640460.	13
Pb	641000 — (*)	16
»	641001 —	13
P	650000 a 655062.	19
P, Pf	655100 a 656583 sole centinaia dispari (c) . . .	20

Serie	Numeri	Portata assegnata — Tonn.
Pm	670000 a 670004	20
»	670100 a 670109	20
Poy	680100 a 680101 (*)	20
»	680104 a 680105	15
»	680106 a 680132 (*)	20
Poz	690000 a 690024	25
Pgz	690025 a 690099	20
»	690200 a 690299	20
»	690400 a 690422	20
Poz	691000 —	40
»	691001 a 691005	30
»	691100 a 691109	25
»	692000 a 692699 sole centinaia pari (b)	40
»	692800 —	40
»	693000 a 694699 sole centinaia pari (b)	40
»	695000 a 695099	43
Pmy	695100 a 695119	30
Poz	695200 a 695689 sole centinaia pari (b)	43
Prz	696100 a 696103	40
»	696204 a 696209	40
Q	720150 a 720794 sole centinaia dispari (c)	12
Qt	720795 a 721368 (*) sole centinaia dispari (c) .	14
Q	721500 a 721513	12
Qy	730101 —	15
Q	750100 a 750549 sole centinaia dispari (c) . . .	18
»	750700 a 751539 sole centinaia dispari (c) . . .	18
»	752100 a 752999 sole centinaia dispari (c) . . .	18

Serie	Numeri	Portata assegnata — Tonn.
	Carri dell'ex Ministero Armi e Munizioni (12).	
L	934100 a 934934 oppure 4934100 a 4934934 sole centinaia dispari (*c*) (12)	15–18
»	934935 a 934937 oppure 4934935 a 4934937	18
»	934938 a 934939 oppure 4934938 a 4934939 (12) .	15–18
»	934940 a 935787 oppure 4934940 a 4935787 sole centinaia dispari (*c*)	18
»	935923 a 935994 oppure 4935923 a 4935994 (12). .	15–18
	Carri dell'ex Commissariato Combustibili Nazionali (13).	
»	9900000 a 9915304 oppure 4900000 a 4915304 centinaia pari (*a*)	20
»	centinaia dispari (*a*)	21

Annotazioni.

(*) I carri contrassegnati con asterisco hanno sale tipo 28.

(*a*) I carri il cui numero ha la cifra delle centinaia pari sono tutti con freno a mano manovrabile a vite, quelli il cui numero ha le cifre delle centinaia dispari sono tutti senza detto freno a mano.

(*b*) In questi gruppi esistono solo carri con freno a mano, quindi esistono solo carri con numeri aventi la cifra delle centinaia pari.

(*c*) In questi gruppi esistono solo carri senza freno a mano, quindi soltanto i carri con numeri aventi la cifra delle centinaia dispari.

---

(1) Fanno eccezione i carri 124112, 124117, 124143, 124147, 124153, 124193 muniti di sale tipo 28 a cui è assegnata la portata di tonn. 15.

(2) Fanno eccezione i carri 124304, 124313, 124318, 124327, 124328, 124333, 124349, muniti di sale tipo 28 a cui è assegnata la portata di 15 tonnellate.

(3) Sono carri-scuderia. La portata indicata è provvisoria ed è assegnata solo ai seguenti carri che temporaneamente ricevettero un adattamento speciale:

213017, 213019, 213021, 213026, 213028, 213032, 213036, 213040, 213041, 213044, 213045.

(4) Fanno eccezione i carri 226318, 226382, 226396 muniti di sale tipo 28 a cui è assegnata la portata di tonn. 15.

(5) Fanno eccezione i carri 226750, 226782, 226790, 226791, 226793, 226798 muniti di sale tipo 28 a cui è assegnata la portata di tonn. 15.

(6) Fanno eccezione i carri 320525 e 320527 muniti di sale tipo 28 a cui è assegnata la portata di 15 tonnellate.

(7) Numerazione transitoria, in corso di sostituzione colla numerazione da 346200 a 299 e 346400 a 479 pochissimi sono ancora i carri che portano questi vecchi numeri.

(8) Numerazione transitoria in corso di sostituzione colla numerazione da 348800 a 348807; pochissimi carri posseggono ancora il vecchio numero.

(9) Fanno eccezione i carri 430760 e 430761 con sale tipo 30 a cui è assegnata la portata di tann. 21.

(10) Hanno telaio di legno; la portata di 18 tonn. sarà assegnata man mano che ne sarà aumentata la distanza fra le sale a m. 3,40.

(11) Hanno telaio misto.

(12) A questi carri *L* a telaio di legno dell'ex Ministero delle armi e munizioni aventi portata di 15 tonnellate sarà aumentata la portata a tonn. 18, in occasione dell'aumento della distanza fra le sale a m. 3,40.
A tutti questi carri verrà modificata la numerazione aggiungendo avanti alle attuali 6 cifre (che restano invariate) la cifra 4 milioni.

(13) A questi carri a telaio misto dell'ex Commissariato generale combustibili nazionali, verrà modificata la numerazione sostituendo alla attuale cifra 9 dei milioni, la cifra 4 milioni, rimanendo invariate le altre 6 cifre.

Ordine di servizio N. 17.

Circoscrizione dei Riparti di Movimento.

(Vedi R. D. 2 febbraio 1922, n. 81).

A cominciare dal 15 marzo 1922 le circoscrizioni dei seguenti Riparti Movimento delle Divisioni Movimento e Traffico di Napoli e Bari sono state modificate come appresso:

DIVISIONE DI NAPOLI.

6° RIPARTO — *Salerno.* — Mercato S. Severino (e) — Salerno — Potenza Inf. (e); Sicignano-Lagonegro.

DIVISIONE DI BARI.

5° RIPARTO — *Potenza.* — Cervaro (e) — Potenza Inf. (i) — Metaponto (e).

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Appalto di pubblici lavori - Scavi di gallerie - Durezza della roccia - Incontro di caverne - Maggior costo della mano d'opera per eventi eccezionali - Invariabilità dei prezzi.

Stabilito nel contratto il prezzo unitario dello scavo « in qualunque qualità e natura di materie » l'Impresa non può pretendere maggiori compensi per l'incontro di roccie anche di difficilissima perforazione, rientrando tale evento nell'alea cui volontariamente si è sottoposta. Il principio della invariabilità dei prezzi esplica la sua efficacia anche di fronte agli aggravi imprevisti ed imprevidibili sopravvenuti in corso di lavoro e non trova altro limite alla sua applicazione se non nell'errore cadente sulla sostanza dell'opera appaltata, « aliud pro alio ».

COLLEGIO ARBITRALE — Sentenza 14 febbraio 1922 (*Pres. Avet; est.* Alberici) - Impresa Pozzi e Società Finanziaria di liquidazione - Ferrovie Stato.

(*Omissis*).

Il principio della invariabilità dei prezzi forma base essenziale degli appalti delle opere pubbliche, perchè se l'appaltatore potesse appropriarsi i vantaggi assicurati col contratto tutte le volte che il servizio e il lavoro appaltato gli lascia margine di lucri e potesse invece pretendere soprapprezzi tutte le volte che l'opera venisse a costare più del previsto e del contrattato, tanto varebbe

(1) Confr. sentenze Cass. Roma 23 febbraio 1918, Impresa Pozzi e FF. SS. (Boll. 1918, IV, 43) - Collegio Arbitrale 3 luglio 1918, Impresa Bini e FF. SS. (Id. 351) - Corte Appello di Bologna 13 gennaio 1919, Impresa Pozzi e FF. SS. (Id. 1919, IV, 59) - Collegio Arbitrale 15 maggio 1919, Impresa Spadari e FF. SS. (Id. 201).

bandire dal terreno delle contrattazioni una forma di negozio che le pubbliche Amministrazioni concluderebbero in tutta perdita. L'accollo all'appaltatore del rischio per i maggiori oneri derivanti da contingenze di fatto e da elementi accidentali risponde alla natura del contratto, come si rileva anche dal testo dell'art. 1640 del Codice civile, ed è preordinato all'intento di salvaguardare la stabilità dei bilanci delle pubbliche Amministrazioni.

Nella specie questa assunzione di rischio risulta dai termini dello stesso contratto richiamati nella esposizione del fatto, per i quali, come per l'accennata indole del negozio d'appalto, non è nemmeno lecito distinguere, giusta gli insegnamenti dati, proprio a proposito della presente causa, dalla Corte di Cassazione tra aggravamento previsto e aggravamento imprevisto, scopo del creditore della prestazione essendo appunto quello di affrancarsi dagli uni e dagli altri, per riversarli sul debitore.

Certo deve essere mantenuta integra la sostanza dell'opera appaltata. Oltre questo limite non può spingersi il concetto dell'alea inerente al contratto di appalto di opere pubbliche; ma qui non si assume che l'Impresa si trovasse al punto di dover compiere un lavoro sostanzialmente diverso da quello convenuto; qui si fa soltanto questione di una durezza di roccia, ossia di una difficoltà esecutiva, maggiore di quella che si asserisce essersi preveduto.

Ora bisogna in primo luogo fissare che le parti non fecero della maggiore o minore consistenza della roccia da scavare l'oggetto del loro accordo contrattuale, vale a dire che non venne contemplato in contratto come una qualità essenziale e determinante il compenso. Dissero anzi i contraenti che la convenzione prescindeva da quella che sarebbe stata in fatto la materiale costituzione della roccia, che l'appaltatore si obbligava di scavare in *qualunque qualità e natura di materie;* per cui il contratto commutativo negli elementi sostanziali concernenti la natura dell'opera da eseguire e il prezzo da corrispondersi, elementi certi entrambi, veniva ad assumere carattere volutamente aleatorio quanto alle spese di esecuzione dell'opera, la quale avrebbe potuto essere maggiore o minore in relazione appunto alle difficoltà maggiori o minori dello scavo. La volontà contrattuale, il *duorum in idem placitum consensus* si è determinato sullo scavo in *qualunque qualità e natura*

di materia, col conseguente rischio per la Impresa di incontrare nel lavoro materie anche di difficilissima perforazione. La contraria previsione dell'Impresa circa la facilità di questa perforazione, non entra a far parte del contratto, essendo solo espressione dello stato soggettivo di uno dei contraenti. Qualunque divergenza tra codesta rosea previsione e la dura realtà del fatto, non induce a conseguenze sul vincolo giuridico, ma attesta solo che uno dei contraenti non fu accorto o si è ingannato nel calcolare le utilità dell'affare, ciò che non ha nulla a che vedere con quell'errore di sostanza che schiude l'adito all'annullamento della convenzione.

L'Amministrazione non solo non fu partecipe delle fallaci previsioni dell'appaltatore, e tanto meno le ha provocate, ma si mantenne deliberatamente estranea ad esse, tanto da voler detto nel contratto che l'appalto si riferiva allo scavo in qualunque condizione buona o cattiva o pessima si dovesse eseguire. Se l'appaltatore ha sbagliato, il suo errore ristretto alla sfera dei motivi psichici, non può portare ad uno spostamento nei termini del negozio concluso, nè può servire di titolo legittimo per liberarlo dal rischio che si è addossato. Come se la roccia fosse stata di natura friabilissima non avrebbe avuto ragione l'Amministrazione per reclamare restituzioni di prezzo in relazione al minor costo dello scavo, così per converso l'appaltatore non ha ragione di pretendere soprapprezzi per la maggiore difficoltà di lavoro che ha dovuto superare su tutte queste eventualità, sfavorevoli o favorevoli, distendendosi quel concetto di alea che, come si è visto, è proprio e costituisce anzi la ragion di essere dei contratti di appalto nei rapporti specialmente colle pubbliche amministrazioni.

Segue da tutte le premesse cose che invano la Impresa si è presa si è affacciata a discutere la esistenza di un complesso di fatti nuovi e diversi, secondo lei, da quelli che erano stati prima ritenuti posti a base del progetto, e più inutilmente ancora a dimostrare la effettiva spesa sostenuta per portare a termine il lavoro di scavo della galleria.

Basterebbe, in ordine a questo secondo punto, avvertire che i prezzi unitari non rientrano, nè per legge nè per contratto, tra gli elementi integrativi del rapporto giuridico stringente la stazione appaltante e l'appaltatore, principio al quale l'Amministrazione

non ha rinunziato quando, senza alcun intendimento di mettere in discussione le analisi che avevano servito alla formazione dei prezzi, si è limitata, in via meramente subordinata, a dimostrare come, anche seguendo il metodo e i criteri dall'Impresa accolti, il prezzo dello scavo sarebbe risultato di sole lire 18,06, cioè ancora inferiore a quello della tariffa contrattuale e tanto più a quello di L. 42,52 preteso dall'appaltatore.

In ordine poi al primo punto non regge nemmeno la tesi fondata *sull'errore di progetto* che la difesa dell'appaltatore ha con veste solo apparentemente nuova messa innanzi durante la discussione orale della causa. Secondo questa tesi l'Impresa avrebbe titolo per l'assegnazione di nuovi corrispettivi dal fatto che nella pratica alcune prestazioni contrattuali non si sarebbero rivelate corrispondenti alle esigenze del lavoro; ma se si riflette che la pretesa impossibilità di eseguire l'opera secondo le tassative prescrizioni del capitolato e la conseguente necessità di compierla in condizioni contrastanti coi patti, ha la sua origine prima ed unica nell'essersi incontrata, nello scavo della galleria, una roccia di compattezza e resistenza maggiori di quelle che si affermano prevedute e prevedibili, roccia inutilizzabile anche per la formazione delle murature e della calce, si deve convenire che, sotto colore di questione nuova, rientra in campo sempre quella relativa alla natura geologica del sottosuolo: vedere cioè se questa natura avesse rappresentato per le parti una qualità essenziale determinante il consenso.

« Qui — ripeterà il Collegio con le parole della Corte di rinvio « — sta tutta la causa, perocchè se non si riesca a dimostrare che « parti ebbero di mira determinate qualità della roccia da scavare « è un fuor d'opera l'accampare un vizio di consenso o l'allegare « che il lavoro eseguito fu diverso da quello contemplato in concompenso.

Anche davanti alla Corte d'appello di Bologna l'Impresa aveva tentato colpire il principio della invariabilità dei prezzi, sostenendo di aver dovuto compiere un lavoro diverso da quello contrattato, appunto a cagione di errori verificatisi nella compilazione del progetto, ed anche là il giudizio le è riuscito sfavorevole, perchè si è giustamente osservato dal quel Magistrato che men-

tre l'art. 343 della legge sulle Opere pupbliche contempla le variazioni ed aggiunte al progetto che non si erano previste dal contratto, e l'art. 21 del regolamento di contabilità parla di lavoro pure non preveduto dal contratto, nel caso in esame si sarebbe trattato solo di *contingenze esecutive* che, per quanto eccezionali, debbono, a tenore dei capitolati, restare a rischio e spese dell'esecutore dell'opera.

Esaurita così la materia contenuta nel primo quesito e passando al secondo, concernente il *maggior costo della mano d'opera*, il Collegio ha rilevato quanto segue:

L'art. 11 del Capitolato speciale dichiara che i prezzi delle opere appaltate « saranno invariabili nel modo più assoluto ed indipendenti da qualsiasi eventualità », escludendo esplicitamente il diritto a qualsiasi eventualità, escludendo esplicitamente il diritto a qualsiasi indennità « per aumento dei prezzi della mano d'opera per qualsiasi sfavorevole circostanza ancorchè verificatasi dopo la stipulazione del contratto». E' dunque qui stabilita l'assunzione contrattuale dei rischi relativi alla esecuzione delle opere, assunzione perfettamente lecita ed alla quale altro limite ragionevole non potrebbe darsi che quello del mantenimento della sostanza dell'oggetto dedotto in contratto.

Ma la domanda dell'Impresa è inoltre resistita da quel principio della invariabilità dei prezzi che si è visto dominare tutti i contratti dei pubblici appalti e che anch'esso si spinge fino al punto in cui l'opera non sia trasformata in altra diversa da quella appaltata. Qualunque errore perciò di previsione vi fosse di mezzo nel calcolare il costo della mano d'opera dovrebbe stare a carico dell'esecutore appunto per il carattere aleatorio dell'appalto delle opere pubbliche, giusta quanto si è innanzi spiegato.

. . . .

b) Lamenta che l'Amministrazione abbia contemporaneamente appaltati altri lavori a tali prezzi che, proporzionatamente alle difficoltà dell'opera, ed alle condizioni speciali, come la malaria e simili, ponevano l'Impresa in uno stato di inferiorità nei riguardi della mano d'opera, la quale preferiva la località più salubre ove poter essere meglio retribuita. da chi aveva larghi margini di guadagno. In questa disparità di trattamento fatta ai di-

versi appaltatori si vuol ravvisare l'elemento colposo; ma evidentemente non ci può essere colpa là dove l'agente ha usato del proprio diritto appaltando, non certo all'insaputa dell'impresa Pozzi, altri lavori e a quelle condizioni che, caso per caso, ha stimato opportuno. Se anche le condizioni fatte agli altri assuntori fossero state più favorevoli, ciò che è recisamente negato, il Pozzi non potrebbe trarne argomento per avvalorare la sua tesi, non essendo certo obbligata l'Amministrazione ad assicurare ad ogni singolo appaltatore la stessa quantità di guadagno.

Per altri lavori extra-contrattuali, dipesi dall'incontro in Galleria di una caverna, l'Impresa col VI quesito si fa a chiedere un compenso di lire 50.000; ma la domanda non può essere accolta.

Oltre al principio generale più volte ricordato, della invariabilità dei prezzi, vi si oppongono le chiare disposizioni contrattuali; quella dell'art. 11 del Capitolato speciale che esclude per *qualsiasi sfavorevole circostanza* il diritto ad indennizzi speciali; quelle degli articoli 82 e 88 del Capitolato generale tecnico secondo le quali col prezzo fissato in tariffa per gli scavi, l'appaltatore deve intendersi compensato del lavoro necessario per aprire la galleria, qualunque sia la natura delle materie da scavarsi, e senza poter pretendere corresponsione di indennizzi od aumento di prezzi *qualunque genere di difficoltà* per quanto straordinarie ed imprevedibili abbia incontrato nella esecuzione della galleria per la durezza od *instabilità delle materie*, qualunque mezzo eccezionale abbia impiegato per superarle. L'incontro di una caverna rientra senza dubbio nella enumerazione dimostrativa delle sfavorevoli eventualità indicate nell'art. 82, onde non vale l'obbietto della Impresa che vorrebbe leggere nell'articolo proprio la parola *caverna*, così come non vale il lamento relativo alle opere di puntellazione compiute, la puntellazione essendo appunto prevista dal capitolato generale tecnico quale uno dei mezzi di riparo a carico dell'Impresa per fronteggiare le difficoltà del lavoro. Del resto l'Amministrazione ha fatto osservare, senza che l'Impresa nulla eccepisse in contrario, che per effetto della caverna l'appaltatore ha potuto risparmiare l'onere dello scavo corrispondente, farsi contabilizzare il vuoto relativo come scavo di galleria, servirsi del vano della caverna per lo scarico delle materie di scavo

che altrimenti si sarebbero dovute trasportare all'esterno, conseguire una parte del volume del vuoto in metri cubi 167, il pagamento come riempimento di pietrame a secco; che se l'Ipresa dovette impiegare in armature speciali qualche piccola quantità di legname, si è trattato però di legname già usato in precedenti lavori ed in lavori successivi riutilizzato.

Per tutte queste considerazioni quindi, di fatto e di diritto, la domanda avanzata col VI quesito deve essere rigettata.

ANNO XV - N. 13

30 MARZO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4055) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

REGIO DECRETO 22 *gennaio* 1922, *n*. 254, *relativo alla franchigia postale e telegrafica nelle nuove provincie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le leggi 26 settembre 1920, n. 1322 e 19 dicembre 1921, n. 1788;

Visto il R. decreto 16 novembre 1921, n. 1825;

Visto il R. decreto 15 dicembre 1921, n. 1864;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le poste ed i telegrafi di concerto col presidente del Consiglio dei ministri e con i ministri del tesoro e della giustizia e affari del culto;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le norme per la franchigia postale e telegrafica sancite con R. decreto 16 novembre 1921, n. 1825, sono estese, colla stessa decorrenza, ai servizi postali e telegrafici delle nuove provincie.

Art. 2.

Sono parificati al trattamento previsto dall'art. 1 del predetto decreto 16 novembre 1921, n. 1825, e cioè considerati di Stato e ammessi a godere della franchigia di tutte le tasse, i telegrammi di carattere personale o di gabinetto spediti e firmati personalmente dal Capo dell'Ufficio centrale per le nuove provincie e dai Commissari generali civili di Trento e di Trieste dal Commissa-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 marzo 1922, n. 71.

rio civile di Zara, nonchè quelli, sempre di carattere personale o di gabinetto, spediti per conto delle Alte autorità suddette con la formula « d'ordine » dai rispettivi capi di gabinetto o segretari particolari.

Art. 3.

Le esenzioni dalle tasse postali precedentemente concesse o confermate con disposizioni delle autorità del Regno ad Enti, Corpi od Istituti delle nuove Provincie, saranno temporaneamente mantenute, fino a che non siano stati stabiliti gli elenchi degli Enti cui è riconosciuto il diritto alla franchigia e di quelli ammessi a pagare le tasse di affrancatura mediante un canone annuo globale ai sensi dell'articolo 3 del R. decreto 16 novembre 1921, n. 1825.

I detti elenchi saranno approvati con decreto Reale promosso dal ministro delle poste di concerto con il presidente del Consiglio dei ministri.

Art. 4.

Al pagamento delle tasse dei telegrammi di Stato, di cui all'art. 2 del R. decreto 16 novembre 1921, n. 1825, sarà da provvedersi coi fondi già stanziati nei bilanci delle nuove Provincie.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 gennaio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — GIUFFRIDA — DE NAVA — RODINÒ.

Visto, *il Guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

REGIO DECRETO 5 *febbraio* 1922, *n.* 276, *che estende alle nuove provincie i provvedimenti emanati nel Regno in caso di deficienza di energia elettrica* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vedute le leggi 26 settembre 1920, n. 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778;

Veduto il R. decreto-legge 31 agosto 1921, n. 1269;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto coi ministri dei lavori pubblici, dell'industria e del commercio e del lavoro e previdenza sociale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le facoltà demandate ai Prefetti del Regno con il R. decreto-legge 28 dicembre 1919, n. 2547, e con il R. decreto-legge 1° dicembre 1921, n. 1653, riguardanti provvedimenti in caso di deficienza o mancanza di energia elettrica, si intendono conferite anche ai commissari generali civili per la Venezia Giulia e la Venezia Tridentina e al commissario civile di Zara, in quanto la legislazione in vigore nelle provincie annesse ne renda possibile la attuazione.

Di ogni provvedimento adottato sarà data comunicazione al Ministero dei lavori pubblici, a quello dell'industria e del commercio e al Ministero del lavoro e previdenza sociale.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 marzo 1922, n. 70.

Art. 2.

Per l'attuazione del presente decreto possono essere consentite le eventuali deroghe, riconosciute necessarie al divieto del lavoro notturno delle donne e dei fanciulli, tenendo presenti le disposizioni tuttora vigenti nelle nuove provincie.

Art. 3.

I provvedimenti relativi all'energia per ferrovie, tramvie, miniere o fabbriche di combustibili, sono adottati dal ministro dei lavori publici, sentito il parere della seconda sezione del Consiglio superiore delle acque.

Art. 4.

Il presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro dei lavori pubblici, col ministro dell'industria e del commercio, e col ministro del lavoro e previdenza sociale, ha facoltà di nominare commissari regionali autorizzati a promuovere d'intesa con i commissari generali civili e col commissario civile di Zara i provvedimenti previsti ai fini del presente decreto.

I commissari regionali esamineranno le condizioni locali con ampie facoltà ispettive e di controllo su la produzione e sui consumi dell'energia elettrica.

Art. 5.

Le eventuali divergenze nella valutazione dei bisogni dei diversi territori saranno risolute a norma dell'art. 5 del R. decreto-legge 1° dicembre 1921, n. 1653.

Art. 6.

I ricorsi contro i provvedimenti emanati in dipendenza del presente decreto non hanno effetto sospensivo.

Art. 7.

I contravventori alle disposizioni che verranno emanate dai commissari generali civili e commissario civile di Zara, in dipendenza del presente decreto, saranno puniti con l'arresto da uno a sei mesi e con la multa da lire cento a duemila e potranno essere privati di ogni ulteriore fornitura di energia elettrica.

Art. 8.

Per le indennità di requisizione di combustibili esteri si applicherà l'art. 5 del R. decreto-legge 28 dicembre 1919, n. 2547.

Art. 9.

L'accertamento delle spese effettuate per la produzione della energia termica, in dipendenza di provvedimenti emanati in virtù del presente decreto ed il conseguente reparto, saranno devoluti alle Commissioni arbitrali regionali da nominarsi dai commissari generali civili per la Venezia Giulia e la Venezia Tridentina e dal commissario civile per Zara, e composta di tre membri, dei quali uno scelto dall'autorità politica della regione, uno designato, in rappresentanza dei venditori, previa opportuna intesa, dai presidenti delle Camere di commercio di Trieste, Gorizia e Rovigno per la Venezia Giulia, dai presidenti delle Camere di commercio di Rovereto e Bolzano per la Venezia Tridentina e dal presidente della Camera di commercio di Zara per il territorio annesso della Dalmazia.

In caso di mancato accordo, provvederanno alla nomina, sulle designazioni che saranno fatte, i commissari generali civili. Funzionerà da terzo membro e da presidente l'ingegnere capo del dipartimento tecnico o dell'Ufficio lavori pubblici dei Commissariati generali civili o del commissariato civile di Zara.

La Commissione ha sede nella residenza dell'autorità politica provinciale.

La competenza della Commissione si estenderà a tutti i contratti stipulati nel territorio della rispettiva regione.

Per questioni interessanti anche il territorio di altre regioni decide la Commissione arbitrale centrale prevista dall'art. 3 del R. decreto-legge 31 ottobre 1919, n. 2264. In tal caso i due membri in rappresentanza delle parti contendenti, saranno di volta in volta da queste designati.

Art. 10.

I provvedimenti previsti nel presente decreto, in quanto sono derivati dal R. decreto-legge 1° dicembre 1921, n. 1653, avranno la durata di un anno.

Art. 11.

Il presente decreto andrà in vigore col giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno di Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 febbraio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — BENEDUCE — BELOTTI.

Visto, *il Guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

Ordine di servizio N. 18.

Recesso delle ferrovie di Valle Brembrana e Valle Seriana dal Controllo comune.

(Vedi ordine di servizio n. 93-1920).

Dal 1° aprile 1922 le ferrovie di Valle Brembana e di Valle Seriana cessano di far parte del controllo comune. In conseguenza da tale data saranno ripristinate le gestioni contabili di transito nella stazione di Bergamo e, nei riguardi del servizio cumulativo con le predette Ferrovie, saranno da ritenersi abrogate le disposizioni emanate con l'ordine di servizio n. 1/1920 relative al carteggio, alla tassazione, alla registrazione ed alla contabilizzazione dei trasporti merci, ritornando in vigore le disposizioni contenute nelle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito » allegato all'Ordine di servizio n. 160-1909.

Nelle contabilità di transito dovranno essere compresi i trasporti aventi data di partenza dal 1° aprile c. a. in poi.

Si rammenta, in modo particolare, che dalla data anzidetta i trasporti merci in servizio cumulativo con le ferrovie di Valle Brembana e Valle Seriana dovranno essere scortati da tanti esemplari della lettera di vettura originale quanti sono i vettori interessati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 19.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo ferrovieri dello Stato » di Montebelluna, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per

conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'Ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve quindi essere aggiunto nell'allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'Ordine di servizio n. 48-1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 14.

Pareggio dei rilievi a debito oggetto di vertenze legali.

Con richiamo all'art. 24 delle Norme pel servizio contabile del Capo stazione, ed a complemento della Circolare n. 13 inserita nel *Bollettino Ufficiale* n. 12 del marzo 1920, si prescrive che i rilievi a debito per i quali siano riuscite infruttuose le pratiche amministrative esperite allo scopo di ottenerne l'incasso e che tuttavia non sono da ritenersi inesigibili, siano dalle stazioni, a partire dal 1° aprile c. a., inviati, volta per volta, con apposito listino a stampa conforme all'allegato *A* mod. C.^{I} 525), ai Controlli emittenti per una nuova revisione, allo scopo di un'eventuale successiva azione giudiziaria contro i debitori, e frattanto il relativo importo venga inscritto nella rimanenza fra i titoli da liquidare « mod. C.^{I} 509 ».

Si rammenta che tale invio deve aver luogo, di massima, sei mesi prima del termine prescrizionale, e, in ogni caso, entro due mesi dalla data di addebitamento.

Eccezionalmente, i rilievi che pervenissero in ritardo e fossero di imminente prescrizione, saranno dalle stazioni trasmessi in tempo utile alle rispettive Divisioni o Delegazioni, che provvederanno all'immediata azione interruttiva della prescrizione stessa ed all'invio dei rilievi ai Controlli di competenza, i quali si regoleranno poi come per quelli ricevuti direttamente dalle stazioni.

I rilievi dovranno essere corredati di tutti i documenti e carteggi attinenti alle pratiche già fatte in via amministrativa e dei listini di contestazione che eventualmente esistessero, nonchè delle seguenti indicazioni:

a) la precisa ragione sociale della Ditta debitrice;

b) l'indirizzo della medesima;

c) le precise generalità del procuratore legale o del rappresentante fisico legale, qualora trattisi di rilievi facenti carico a Società regolarmente costituite;

d) le condizioni di solvibilità del debitore;

e) le ragioni addotte per rifiutare il pagamento;

f) in genere, tutte le informazioni che possano servire di norma per le decisioni da prendersi.

Devesi perciò, evitare di trasmettere i rilievi per adire le vie legali al primo rifiuto della parte, ovvero in seguito a motivi privi di fondamento, procurandosi possibilmente, in tali casi, dalle parti analoga dichiarazione scritta e ciò a risparmio di maggior lavoro ed a scanso di responsabilità delle stazioni per ritardati o mancati incassi.

I Controlli, non appena ricevuti dalle stazioni i rilievi, dovranno sottoporli ad una nuova, accurata revisione, procedendo poi all'espletamento di tutte le altre pratiche con le Divisioni Movimento e le Delegazioni conforme le istruzioni già impartite in proposito; contemporaneamente provvederanno al pareggio dei rilievi stessi con corrispondenti rettifiche a credito da inviarsi alle stazioni, le quali, a loro volta, cureranno la immediata detrazione dalla rimanenza dei titoli così liquidati.

Qualora le stazioni dovessero incassare somme relative a rilievi già pareggiati, sia per offerta dei debitori, sia per disposizione della competente Divisione di Movimento, gli importi relativi saranno versati a cassa come « Introiti estranei al traffico », segnalando alle Divisioni medesime gli estremi dei relativi moduli B. 110.

La fornitura dei modelli C.[I] 525 sopraindicati sarà fatta quanto prima dai competenti magazzini stampe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Allegato **A** *alla Circolare N. 14-1922.*

FERROVIE DELLO STATO

Servizio Movimento e Traffico

Stazione di . . . .

A' sensi della Circolare N. 14 (Boll. Uff. N. 13–922) si trasmett i riliev sottoindicati perchè sia convenuto in giudizio il debitore, che ne ha rifiutato il pagamento.

a) Ragione sociale della Ditta debitrice . . . .
b) Indirizzo (località – via – numero) . . . .
c) Generalità del rappresentante fisico-legale . . . .
d) Condizioni di solvibilità . . . .
e) Ragioni addotte per il rifiuto al pagamento. . . . .
. . . .
f) Altre eventuali informazioni necessarie ai fini della causa . . .
. . . .
. . . .

IL CAPO . . . .

Timbro
della
stazione

Rilievo	N.	di L.	Rilievo	N.	di L. . . . .
»	»	»	»	»	» . . . . .
»	»	»	»	»	» . . . . .
»	»	»	»	»	» . . . . .
»	»	»	»	»	» . . . . .
»	»	»	»	»	» . . . . .
»	»	»	»	»	» . . . . .
»	»	»	»	»	» . . . . .
»	»	»	»	»	» . . . . .
»	»	»	»	»	» . . . . .

Circolare N. 15.

Nuove etichette Mod. T. V. 69 per segnalare lievi avarie alle carrozze e bagagliai in servizio internazionale rilevate mentre sono in composizione ai treni.

Nei casi in cui vengano rilevate alle carrozze e bagagliai, in composizione ai treni, avarie a qualche parte che pur non richiedendo l'immediato ritiro dalla circolazione del veicolo, rendono però necessaria una accurata verifica all'arrivo nella stazione termine di corsa, od in qualche stazione intermedia nella quale il treno abbia sufficiente sosta, non sempre è possibile compilare in modo chiaro e completo l'etichetta Mod. T. V. 57; perciò è stata istituita una nuova etichetta, mod. T. V. 69, conforme al modello allegato.

Questa etichetta deve essere utilizzata in sostituzione della T. V. 57 (bianca) per segnalare lievi avarie alle carrozze e bagagliai che vengano rilevate mentre sono in composizione a treni e che non possano essere subito riparate, nè richiedono che il veicolo sia ritirato dalla circolazione. Come è detto nell'etichetta stessa, devono essere sottolineate le parti riscontrate difettose; quando ne sia il caso si dovrà completare l'etichetta coll'indicazione delle avarie; l'etichetta deve sempre portare la firma ed il timbro del verificatore.

Nelle stazioni termine di corsa del treno od in quelle intermedie ove la sosta sia sufficiente, il personale di verifica dovrà visitare attentamente le carrozze ed i bagagliai muniti di etichetta T. V. 69 e provvedere per la riparazione o per la sostituzione della etichetta T. V. 69 con quelle T. V. 57-a o T. V. 57-b.

In sostanza l'etichetta T. V. 69 ha lo stesso significato dell'etichetta T. V. 57-c (già V 57-c) dalla quale differisce soltanto nella forma e disposizione per renderne più facile l'uso essendo ridotte al minimo possibile le scritturazioni da farsi all'atto dell'applicazione ai veicoli.

L'etichetta T. V. 69, per ora, deve essere utilizzata esclusiva-

mente per le carrozze e bagagliai in servizio internazionale, siano esse F. S. o di altre amministrazioni.

Etichette analoghe saranno usate anche dalle Amministrazioni estere, redatte però in lingue differenti dall'italiana. Siccome qualunque sia la lingua nella quale le etichette sono stampate, le varie parti dei veicoli si seguono sempre nello stesso ordine, così che allo stesso numero progressivo corrisponde sempre la stessa parte del veicolo, sarà facile al personale di verifica conoscere il significato delle etichette in questione applicate all'estero.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 12, 18, 19, 20, 21, 22, 32, 41, 42, 44 *e* 45.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Allegato alla Circolare N. 15.

Mod. **T. V. 69**

FERROVIE DELLO STATO

Il veicolo (Serie) .... N. .... delle Ferrovie ....

deve essere visitato causa difetti alle seguenti parti:

1. Sale montate	**6. Apparecchi di trazione**	**11. Finestre**
2. Cuscinetti	**7. Apparecchi di repulsione**	**12. Riscaldamento**
3. Freno	**8. Cassa**	**13. Illuminazione**
4. Telaio	**9. Imperiale**	**14. Parti interne**
5. Molle di sospensione	**10. Serrature**	**15. Apparecchi ritirate**

Sottolineare le indicazioni corrispondenti alle parti difettose

Specificazioni delle avarie: ....

....

....

(Data) (Firma)

dim. 18,5 × 11

SENTENZA

Messaggero postale - Infortunio in ferrovia - Azione per risarcimento danni - Improponibilità.

L'impiegato dello Stato non ha azione civile per il risarcimento dei danni verso la pubblica Amministrazione, anche se diversa da quella da cui dipende, per ferite o infermità contratte in occasione del servizio da lui prestato e che lo abbiano reso totalmente o parzialmente inabile alle sue funzioni (1).

CASSAZIONE ROMA. — Sezioni unite - Sentenza 19 maggio, 30 giugno 1921 (*P. P.* Mortara; *est.* D'Amelio; *P. M.* Tunesi, concl. confor.) - Ferrovie Stato *ricorrenti* contro Scafidi Salvatore.

FATTO.

Il 26 luglio 1913 alla stazione di Messina Porto il messaggero postale Scafidi Salvatore nel disimpegnare il suo servizio nel vagone bagagliaio che in quell'ora si trovava fermo su un binario morto, ricevette un forte urto da alcuni carri in manovra, introdotti su quella linea, che vennero ad urtare contro il bagagliaio postale. Ferito alla guancia destra fu da alcuni agenti ferroviari condotto al posto di soccorso della Croce Rossa ed indi all'ospedale civile.

Dietro querela di Scafidi, fu per questo fatto aperto procedimento penale a carico di tre agenti ferroviari ed il v. pretore del I Mandamento di Messina, con sentenza 30 aprile 1915, sulla consi-

(1) Altra sentenza analoga di pari data venne resa in causa contro La Motta Salvatore.

Confr. pure sentenza stessa Corte 6 giugno 1918 (Boll. 1918-IX-297) e 8 maggio 1919 (Id. 1919, 185).

derazione che gli agenti che eseguirono la manovra dei carri avrebbero dovuto usare la diligenza necessaria per evitare che ai carri fosse impressa quella velocità; e che, avesse o no lo Scafidi avvertito gli agenti della propria presenza nel bagagliaio, non poteva ammettersi la compensazione della colpa per eliminare le conseguenze penali della condotta imprudente degli agenti, ritenne due di questi (Finocchiaro Agostino e Calosi Antonino, assolvendo il terzo) colpevoli di lesioni colpose e li condannò a lire 200 di multa col beneficio della condanna condizionale e della non inscrizione nel casellario. Traendo occasione dal detto infortunio lo Scafidi propose lite all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e con citazione 3 maggio 1916, la convenne innanzi al Tribunale di Messina, esponendo che a causa di quell'accidente erano a lui residuati dei postumi traumatici, quali vertigini, dolori cerebrali, disturbi cardiaci, ecc., per cui dall'Amministrazione delle Poste era stato ritenuto inabile al servizio viaggiante, con la conseguente perdita della relativa maggiore indennità; che aveva perduta la salute per tutta la vita; che aveva sopportato ingenti spese per medicinali, medici e cure, ecc., e, sostenendo che di tutto ciò doveva rispondere l'Amministrazione delle ferrovie in conseguenza del fatto colposo dei propri impiegati ».

Contestatasi la lite l'Amministrazione convenuta oppose a siffatte domande in linea preliminare la loro inammissibilità, e nel merito, la loro infondatezza, rilevando come il giudizio penale diretto a stabilire la colpa degli imputati non impedisca in sede civile la indagine circa una eventuale colpa del danneggiato, e chiedendo in via subordinatissima, prova per testimoni circa il concorso della colpa ed altri elementi di fatto e prove per perizia circa le condizioni di salute dell'attore ed i pretesi postumi traumatici. Il Tribunale di Messina con sentenza 12-19 giugno 1917 giudicò ammissibile l'azione promossa dallo Scafidi ritenendo che la responsabilità civile dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per il fatto colposo dei suoi impiegati, accertato dalla sentenza penale, non potesse contestarsi che solo negando il rapporto giuridico con detti impiegati, e giudicò invece inammissibile la prova testimoniale sui fatti dedotti e sulla colpa concorrente ritenendo che ogni indagine in ordine a questa ultima non varrebbe ad escludere o attenuare la responsabilità dell'Amministrazione.

e perciò dispose una perizia che accertasse le condizioni di salute dello Scafidi quali le conseguenze delle lesioni riportate il 26 luglio 1913, la sussistenza dei postumi da esso Scafidi lamentate.

Avverso tale sentenza propose appello l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con atto 22 e 24 agosto 1917: 1° perchè erroneamente aveva supposto proponibile l'azione sperimentata dall'agente postale Scafidi, quando nessun diritto e nessuna azione compete a costui nei confronti con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che è estranea al rapporto di impiego di esso Scafidi ; 2° perchè di conseguenza, erroneamente aveva ritenuto versare la specie nel caso di responsabilità delle ferrovie dello Stato ai sensi dell'art. 1153 codice civile; 3°) in linea subordinata nel merito, perchè male aveva fatto a dire inammissibile la prova testimoniale proposta dall'Amministrazione ferroviaria e tendente a dimostrare la colpa dello Scafidi o quanto meno il concorso di colpa, quando invece tali esami dovevano ritenenrsi influentissimi, indipendentemente dal giudicato penale.

Ma tale appello venne respinto dalla Corte di Messina con sentenza 1° agosto - 2 settembre 1918 con la condanna alle spese.

Tale sentenza ritenne la proponibilità giuridica dell'azione per non essere applicabile la legge sulle pensioni ed il decreto legge 21 ottobre 1915 perchè l'azione di Scafidi non era rivolta contro la sua amministrazione delle Poste in relazione al rapporto di impiego, ma contro le Ferrovie, come terzo, perchè non aveva usufruito, nè poteva usufruire della pensione, perchè vi sono danni che la pensione o stipendio non riparano, perchè la responsabilità civile discenderebbe dal rapporto giuridico tra l'Amministrazione ferroviaria e i propri dipendenti, in seguito al giudicato penale.

Avverso questa sentenza le ferrovie dello Stato propongono ricorso per cassazione.

DIRITTO.

Attesochè il Supremo collegio osserva che più volte ebbe ad affermare il principio che l'impiegato dello Stato non ha azione civile per il risarcimento di danni verso la pubblica amministrazione per ferite e infermità contratte in occasione del servizio da lui prestato.

Non ha l'impiegato tale azione nella ipotesi che le lesioni o le infermità lo abbiano reso inabile al servizio, perchè con l'assegnazione della pensione privilegiata, cui ha diritto, si intende regolata qualsiasi sua spettanza, giusta la norma dell'art. 2 della legge sulle pensioni, che ebbe interpretazione autentica dal decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915. Qualora su codesto suo diritto sorga controversia, la decisione ne è devoluta per legge alla Corte dei conti. Non ha l'impiegato tale azione neppure quando l'infortunio che lo ha colpito, in occasione o per causa del servizio, sia abbastanza lieve da permettere che egli conservi l'impiego e il relativo trattamento. Questa è l'ipotesi della causa attuale, e quantunque la proposizione pronunciata possa incontrare qualche obiezione meritevole di esame, la Corte ritiene che corrisponda al vigente diritto. Il rapporto di impiego pubblico non può essere parificato a qualsivoglia contratto di salariato o di locazione di opera appartenente all'orbita del diritto privato. L'impiego costituisce uno stato giuridico ed economico permanente di cui il titolare gode i vantaggi non solo nella proporzione dell'opera effettivamente prestata, o del lavoro compiuto, ma anche nei periodi di sospensione dovuta a infermità o ad altro legittimo impedimento e persino al di là del tempo del servizio attivo, in grazia dell'ordinamento delle pensioni.

Nei contratti di locazione di opera del diritto comune, l'inabilità temporanea derivante da infortunio sospende o interrompe il rapporto giuridico, onde è di tutta giustizia che l'impiegato privato consegua una indennizzazione a compenso della perdita patita l'origine della quale si riscontra nella esecuzione stessa di quel rapporto giuridico che gli assicurava i mezzi di sussistenza e gli dava affidamento economico per l'avvenire. Si distinguerà, secondo che sia applicabile o non, la legge speciale per gli infortuni sul lavoro, se occorra provare la colpa del committente o conduttore dell'opera, ma questa distinzione non ha rapporto col tema della presente discussione, cioè sulla fondamentale differenza fra la locazione di opera del diritto privato e l'impiego pubblico.

L'impiegato che ha accettato un servizio a cui sia inerente qualche rischio, al verificarsi di simile eventualità conserva integro il suo trattamento economico e il suo stato giuridico, senza pregiudizio quanto al corso ulteriore della carriera, ha già realiz-

zato con ciò, nei limiti rigorosi di giustizia più di quanto realizza in caso analogo il locatore di opera privata.

Poichè, come altra volta fu rilevato, non sarebbe giusto nè equo ammettere che, nel periodo in cui il lavoro dell'impiegato è interrotto, la sua capacità lavorativa rappresenti un valore superiore allo stipendio, che è la misura legale di detta capacità.

Inoltre come pure altre volte fu notato, al rapporto di pubblico impiego è congiunto il potere discrezionale dell'Amministrazione di concedere gratificazioni o altri compensi straordinari, quando sia giustificata la convenienza di sollevare l'impiegato da aggravi eccezionali derivanti da speciali circostanze, quali potrebbero essere appunto quelle di cui è parola. Ma se è indubitabile che il diritto dell'impiegato, nei casi di inabilità totale, è confinato nella pensione privilegiata, non potrebbe ammettersi il suo diritto a un trattamento superiore allo stipendio nei casi di inabilità temporanea parziale senza cadere in una evidente contraddizione giuridica.

Quanto alla possibilità che l'infortunio determina una minore attitudine alle funzioni e quindi pregiudichi l'impiegato in relazione a eventuali prestazioni straordinarie, che gli porterebbero maggiore guadagno, ovvero in relazione all'esito di concorsi per uffici superiori meglio retribuiti, è evidente che tutto ciò non entra nell'orbita del diritto patrimoniale attuale quindi non può legittimare l'azione per risarcimento di danni.

Le considerazioni che precedono hanno stretto ed esclusivo riguardo alla specie sottoposta al giudizio della Corte e alle altre consimili. Sarebbe fuori di proposito invocare i principii dedotti dal rapporto di pubblico impiego nell'ipotesi di un impiegato che, fuor dal servizio o per una causa estranea alle sue attribuzioni e al loro adempimento, soffrisse un infortunio, la responsabilità del quale, in linea tecnica e giuridica possa risalire all'Amministrazione pubblica.

In questa ipotesi l'impiegato è nell'identica condizione di ogni altro cittadino. Egli non potrebbe aspirare alla pensione privilegiata nel caso di piena inabilitazione al servizio, ha dunque legittimamente azione per i danni, sia nel detto caso o sia in quello di infortunio con minori conseguenze alla stregua medesima di un

altro cittadino, cioè tale azione gli competesse in quanto competa per diritto comune di ogni altro cittadino.

Ciò è bene rilevare, perchè sia chiara la ragione delle diverse decisioni che possono essere riferibili alla diversità della fattispecie. Nel caso attuale si vorrebbe trovare una ragione di deroga alla massima dianzi esposta nella circostanza che esiste sentenza di condanna dei ferrovieri che furono autori del sinistro. Ma le ferrovie dello Stato, non citate nel giudizio penale quali civilmente responsabili, restano affatto estranee al medesimo; e però la sentenza penale non ha effetto alcuno in loro confronto.

La presente fattispecie, perciò in nulla differenzia dalle molte conformemente decise. E non differenzia neppure per le origini colpose del sinistro di cui l'impiegato fu vittima, giacchè, alla stregua dei principî sopra ricordati nessuna differenza può farsi tra causa colposa o meramente fortuita del danno.

Per questi motivi: La Corte di Cassazione di Roma, Sezioni unite, pronunciando sul ricorso 2-3 febbraio 1919 avverso la sentenza della Corte di Appello di Messina 1º agosto - 2 settembre 1918, cassa senza rinvio detta sentenza, ecc.

ANNO XV - N. 14

6 APRILE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

(*Per memoria*).

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari ***di durata determinata:***

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(42.6) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

Ordine di servizio N. 20.

Soppressione del conto corrente col Ministero della guerra per trasporti di persone.

Con circolare n. 127 del 20 marzo 1922 il Ministero della guerra ha disposto che dal 1° aprile c. a. abbia termine l'uso delle richieste mod. *B* di color rosa, transitoriamente mantenuto dopo l'8 dicembre 1919 (O. S. 112-1919).

In conseguenza, da detta data viene abolito il conto corrente col Dicastero della Guerra, in quanto trattasi di trasporti di persone.

Rimangono però, in vigore le disposizioni riguardanti i viaggi degli orfani di guerra e delle relative persone in accompagnamento, i quali viaggi si effettuano per conto del Ministero del Tesoro - Sottosegretariato per l'Assistenza militare — con le precise modalità stabilite dall'ordine di servizio n. 52 del 1918 e sulla rigorosa applicazione delle quali si richiama in particolare l'attenzione delle stazioni.

Si potrà tuttavia dare corso alle eventuali richieste rosa modello *B* rilasciate dalle Autorità militari nei primi giorni del corrente mese di aprile in base alle quali le stazioni potranno prestarsi alla effettuazione dei trasporti in argomento, solamente però, per tutto il mese stesso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 21.

Norme per la sospensione e ripresa dell'accettazione dei trasporti per località ingombre.

(Vedi ordine di servizio n. 424–1912 e 132 1921).

1° *Ufficio che dirama l'ordine di sospensione e di ripresa dell'accettazione dei trasporti - Estremi per l'adozione del provvedimento.* — L'ordine di sospensione e, eventualmente di ripresa

viene, di regola, emesso dalla Divisione Movimento e Traffico o dalla Delegazione Esercizio nella cui circoscrizione si trova la stazione ingombra.

Nei casi in cui la sospensione interessi anche i trasporti in transito provenienti, oltre che da quello nella cui circoscrizione si è manifestato l'ingombro da altri Compartimenti o gruppi di stazioni o linee di più Compartimenti, l'ordine di sospensione viene diramato dal Servizio Movimento e Traffico in seguito a motivata proposta della Divisione o Delegazione interessata.

Di massima, l'accettazione dei trasporti viene sospesa allorquando, tenuto conto anche dei carri fatti trattenere in altre località e nonostante tutti i provvedimenti adottati in precedenza per intensificare lo scarico e le manovre, si verifichi un arretrato di scarico pari a 3 giorni, e persistano le cause che lo hanno determinato.

L'ordine di sospensione non deve essere diretto ai Compartimenti dai quali sia notorio che non si effettuano spedizioni per la località ingombra, nè a Compartimenti molto distanti dalla località medesima, ogni qualvolta si preveda di poter rientrare nelle condizioni normali in breve volgere di tempo.

2° *Trasporti permanentemente esclusi dalla sospensione.* — S'intendono, di massima, sempre esclusi dalle sospensioni, anche se provenienti da altre Ferrovie, Tramvie e Società di Navigazione lacuale o marittima ammesse al servizio comulativo italiano o di corrispondenza, senza che occorra farne menzione speciale nella formula della disposizione di sospensione, i trasporti seguenti:

merci a G. V. a carro o in piccole partite paganti soprattassa di acceleramento (25 o 50 per cento);

bestiame e cose destinate alla alimentazione umana (escluso il vino);

medicinali;

generi di monopolio di Stato;

ghiaccio e neve;

trasporti in servizio, dichiarati indilazionabili;

carbone vegetale, carbonella di legno e fascine di minuta legna;

benzina e petrolio;

carte ed inchiostro per giornali;

concimi chimici;

solfato di rame e preparazioni anticrittogamiche, antifilosseriche, antiperonosporiche;

masserizie (sgomberi per cambio di dimora);

effetti, attrezzi, furgoni e carri di cui la concessione speciale IX;

trasporti destinati agli stabilimenti raccordati quando non sia esplicitamente detto il contrario nell'ordine di sospensione.

Per le località ingombre non sono ammesse rispedizioni di merci di vietata accettazione, eccezione fatta pei trasporti provenienti dall'estero e appoggiati ai transiti internazionali di terra per la rispedizione in Italia.

3° *Ordine di sospensione - Formula.* — L'ordine di sospensione viene di massima, diramato a mezzo di indirizzo Sesto, da presentarsi all'Ufficio telegrafico almeno 48 ore prima dell'inizio del provvedimento. Ciò a parziale deroga del punto 10 dell'Ordine di servizio 132-1921.

La formula da usare è la seguente:

« *Indirizzo Sesto* » (quando ne sia il caso, specificare le Divisioni e le Delegazioni Esercizio non interessate).

N. . . . . . *Per* . . . . (indicare il motivo della sospensione: affluenza arrivi, lento scarico, sciopero, ecc.). Oppure: *Su richiesta* della . . . . . (se si tratta di sospensione disposta su domanda di altra Amministrazione) *rimane sospesa dal* . . . . (in tutte lettere) *al* . . . . (in tutte lettere) *accettazione trasporti* . . . . . (specificare la categoria dei trasporti sospesi: e cioè, se a grande velocità, piccola velocità, a carro, in piccole partite) *fatta eccezione* per . . . . . (cose eventualmente escluse dalla sospensione, oltre quelle indicate al punto 2).

(. . . . . firma . . . . .).

I giorni indicati nel telegramma s'intendono compresi nel periodo di sospensione.

Quando non si possa presumere, neppure approssimativamente, la data di cessazione, si dica « *fino nuovo avviso* ». In questi casi però deve darsi l'indirizzo Sesto di ripresa dell'accettazione

dei trasporti sospesi, avendo cura di citare nel dispositivo, oltre al numero ed alla data dell'indirizzo Sesto che si abroga, anche il nome della stazione per la quale viene ripresa l'accettazione dei trasporti.

Qualora il provvedimento debba essere esteso a tutte le categorie di trasporti, se ne faccia specifica menzione nell'indirizzo Sesto con le parole:

« *A grande e piccola velocità tanto a carro quanto in piccole partite* ».

Copia fedele dell'indirizzo Sesto diramato telegraficamente, sia per la sospensione sia per la ripresa, deve essere subito inviata, come epistolare, dall'Ufficio che lo ha emesso a tutti gli Uffici che lo debbono avere ricevuto per filo.

4° *Compito dei Circoli di ripartizione, dei riparti circolazione veicoli e delle delegazioni veicoli di Milano e di Napoli.* — Le Delegazioni veicoli, i riparti circolazione veicoli ed i circoli di ripartizione debbono tenere sempre al corrente un'apposita tabella indicante tutte le sospensioni in vigore.

I Circoli di ripartizione, appena ricevuto l'indirizzo Sesto, ne danno integrale comunicazione alle stazioni della rispettiva circoscrizione a mezzo del mod. M. 168. La comunicazione scritta è preceduta da altra telegrafica, ogni qualvolta il provvedimento abbia inizio dal giorno successivo o quando, per ritardato ricevimento o per altra causa, avesse dovuto già essere attuato.

In casi di discrepanze fra il testo ricevuto per telegrafo e quello originale epistolare, i Circoli di ripartizione inviano errata-corrige alle stazioni a mezzo del mod. M. 168 della giornata.

I Circoli di ripartizione dànno atto di ricevimento dell'Ordine di sospensione al Riparto circolazione veicoli ed alla Delegazione veicoli a mezzo del rapporto giornaliero mod. M. 179 (quadro *F*).

Le Delegazioni veicoli, oltre al telegramma di ricevimento che ai sensi del punto 10 dell'Ordine di servizio 132-1921, devono dare all'Ufficio emittente, il quale, al caso, lo solleciterà, confermano, all'Ufficio che ha emanato l'ordine, l'avvenuto ricevimento dell'ordine di sospensione da parte di tutti i Circoli di ripartizione interessati, informandolo anche degli eventuali ritardi nella trasmissione del telegramma dispositivo. Quando qualche Circolo

non accusi ricevuta, il Riparto circolazione veicoli deve ripetere telegraficamente il testo del dispositivo, avvertendone nel contempo la Delegazione veicoli.

5° *Compito delle stazioni.* — Chi riceve il mod. M. 168 con l'ordine di sospensione deve consegnarlo immediatamente al titolare della stazione o dello scalo (o chi per lui), il quale ne dà avviso alle Gestioni interessate e sorveglia la immediata compilazione ed affissione dell'avviso al pubblico mod. M 178-*a* (allegato *A*), avendo cura di fare applicare sullo stesso il timbro ad umido ed inscrivendovi la data del giorno dell'affissione.

Quando la sospensione riguardi altre Ferrovie, Tramvie o Società di Navigazione Nazionali ed estere con le quali esiste servizio cumulativo o di corrispondenza, l'avviso al pubblico viene dato col mod. M. 178-*b* (allegato *B*).

Cessato il periodo della sospensione, il Titolare della stazione o dello scalo (o chi per lui) ritira gli avvisi mod. M. 178-*a* e modulo M. 178-*b* che conserva in atti, per essere in grado di produrli, in qualsiasi momento come prova dell'avvenuta affissione. Egli resta personalmente responsabile delle conseguenze che possono derivare dalla inosservanza di siffatta prescrizione.

6° *Rapporti con le Ferrovie, Tramvie e Società di Navigazione lacuali e marittime aventi servizio cumulativo italiano o di corrispondenza.* — I Capi delle stazioni a contatto con Ferrovie, Tramvie e Società di Navigazione, con le quali esista servizio cumulativo italiano o di corrispondenza, consegnano subito copia dell'indirizzo Sesto al Rappresentante di quelle Amministrazioni, ritirandone ricevuta.

Dall'avvenuta comunicazione dànno notizia al Circolo di ripartizione sul quadro « Annotazione » del rapporto M. 141 della giornata. A sua volta il Circolo ripete la conferma alla propria Delegazione veicoli sul mod. M. 179.

Se ciò nonostante le Aziende a contatto facessero affluire al transito trasporti indebitamente accettati nei giorni di sospensione, il Capo stazione rifiuterà i trasporti stessi, informandone per iscritto il Rappresentante e la propria Divisione o Delegazione Esercizio.

Quando si verifichi la necessità da parte delle Ferrovie, Tram-

vie e Società di Navigazione aventi servizio cumulativo italiano o di corrispondenza, di far sospendere l'accettazione dei trasporti destinati alle proprie linee, le medesime ne dànno avviso alla Divisione Movimento e Traffico o alla Delegazione Esercizio a contatto, con la specificazione della durata della sospensione e dei trasporti pei quali si deve fare eccezione, senza, in questi casi, considerare quelli di cui al punto 2 del presente Ordine di servizio.

La Divisione Movimento e Traffico o la Delegazione d'Esercizio a contatto provvede per l'emissione del relativo indirizzo Sesto, comportandosi pel seguito come se si trattasse di provvedimento relativo a linee dell'Amministrazione.

Nei casi in cui si verifichi forte affluenza di trasporti destinati a Ferrovie, Tramvie e Società di Navigazione a contatto pei quali non corrisponda adeguato ritiro da parte delle Aziende stesse, il Capo della stazione interessa per iscritto il Rappresentante di quelle Amministrazioni a sollecitare il ritiro dei trasporti, e della comunicazione chiede cenno di ricevimento. Qualora, nonostante l'avvenuta sollecitazione, il ritiro continui ad essere inferiore all'intensità degli arrivi, il Capo della stazione a contatto ne informa telegraficamente la propria Divisione Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio che, accertata la situazione di fatto, emette, se del caso, di propria iniziativa, l'ordine di sospensione di accettazione dei trasporti per l'Azienda a contatto.

In ogni caso, negli indirizzi Sesto coi quali viene sospesa l'accettazione dei trasporti per località o linee appartenenti ad altre Amministrazioni italiane deve essere indicata esplicitamente, oltre che il transito interessato alla sospensione, l'esatta denominazione dell'Azienda esercente e della linea o stazione per le quali si sospende l'accettazione dei trasporti.

7° *Rapporti colle Ferrovie estere.* — La Divisione Movimento e Traffico o la Delegazione Esercizio che emana l'ordine, quando ravvisi l'assoluta necessità di far sospendere l'accettazione delle spedizioni anche su qualche Ferrovia estera, ne fa esplicita indicazione nell'indirizzo Sesto.

A tale effetto le comunicazioni alle Ferrovie estere, spettano: per le linee francesi, alla Divisione Movimento e Traffico di To-

rino; per le linee svizzere, alla Divisione Movimento e Traffico di Milano; per le linee austriache e jugoslave, alla Delegazione Esercizio di Trieste.

La Divisione o Delegazione Esercizio a contatto con Ferrovie estere, ove del caso, cura la traduzione del telegramma in francese o tedesco e ne dispone la consegna, per l'inoltro, ai Rappresentanti delle Amministrazioni a contatto, facendone ritirare ricevuta con la data e l'ora di consegna.

La stazione di confine deve inviare giornalmente alla propria Divisione o Delegazione Esercizio un elenco delle spedizioni indebitamente giunte dalla Ferrovia estera a contatto, con data di accettazione cadente nel periodo sospensivo, avvisando anche il Rappresentante della Ferrovia stessa.

Settimanalmente la Divisione o la Delegazione Esercizio indica con apposito prospetto al Servizio Movimento e Traffico, oltre agli estremi delle spedizioni indebitamente accettate, i numeri di servizio e le marche di proprietà dei carri esteri che vengono nostro malgrado ricevuti, per averne norma nella liquidazione dei conti di nolo.

Qualora, per invito delle Ferrovie interessate, debba essere sospesa l'accettazione dei trasporti per località dell'estero, la procedura da seguire è la seguente: La Divisione Movimento e Traffico di Torino, per le linee francesi; la Divisione Movimento e Traffico di Milano, per le linee svizzere e la Delegazione Esercizio di Trieste per le linee austriache e jugoslave, ricevuto l'invito di sospendere l'accettazione dei trasporti per una determinata località estera, dirameranno telegraficamente l'ordine a mezzo d'indirizzo Sesto, avendo cura di non comprendere nell'indirizzo stesso Compartimenti molto distanti, ogni qualvolta la sospensione sia di breve durata.

Ricevuto l'indirizzo Sesto i Circoli di ripartizione, le Delegazioni veicoli e le stazioni procedono come se si trattasse di una sospensione interna.

Il nostro Capo stazione od il nostro Delegato della stazione di confine deve inviare giornalmente alla propria Divisione Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio un elenco delle spedizioni giunte per la località dichiarata ingombra ed accettate durante il periodo sospensivo. La Divisione Movimento e Traffico o

Delegazione Esercizio provvede disciplinarmente avverso i dipendenti responsabili di trasgressioni, e comunica prontamente le infrazioni che riguardano altre stazioni, alle Divisioni o Delegazioni Esercizio interessate per i provvedimenti disciplinari di loro competenza.

8° *Indebita accettazione di spedizioni durante i periodi di sospensione.* — Il capo della stazione o scalo dichiarato ingombro rimette alla propria Divisione o Delegazione Esercizio, ogni sera, a cominciare dal secondo giorno della sospensione un elenco dei trasporti, indebitamente accettati, giunti nelle 24 ore precedenti.

Così pure fanno tanto le stazioni che devono trattenere o ricoverare temporaneamente carri carichi, per conto di quella ingombra, quanto i transiti, quando la sospensione di accettazione riflette anche i trasporti in transito.

La Divisione o la Delegazione Esercizio, fatto lo spoglio degli elenchi, provvede disciplinarmente contro i dipendenti, responsabili di trasgressioni, e comunica prontamente le infrazioni che riguardano altre stazioni, alle Divisioni o Delegazioni Esercizio interessate per i provvedimenti disciplinari di loro competenza.

L'Ordine di servizio n. 424-1912 è abrogato e sostituito dal presente.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 6.

Il Direttore generale
G. Crova.

MODULO **M 178a**

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 21-1922.*

FERROVIE DELLO STATO

AVVISO.

L'Amministrazione, con riferimento all'art. 1, paragrafo 1° delle Condizioni e Tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato attuate col Regio Decreto 12 novembre 1921, n. 1585, avverte il pubblico che l stazion di . . . . è – sono – dichiarat ingombr dal (1) . . . . . *al* (1) . . . . . . *compresi.*

Resta quindi sospesa, in detto periodo di tempo, l'accettazione dei trasporti a (2) . . . . *ivi destinati, eccezione fatta, oltre che per quelli sotto specificati, per* (3) . . . .

. . . . *li,* *192*

IL CAPO STAZIONE

. . . .

Timbro della stazione

(1) Indicare i giorni: se il termine non è determinato esporre « fino nuovo avviso ».

(2) G. V.; P. V.; a carro, in piccole partite. Se nella sospensione sono inclusi anche gli stabilimenti raccordati, indicarlo.

(3) Indicare le eccezioni.

NOTA — Eccezioni permanenti: merci a G. V. a carro o in piccole partite paganti sopratasse d'acceleramento (25 o 50 %); bestiame e cose destinate alla alimentazione umana (escluso il vino); medicinali; generi di monopolio di Stato; ghiaccio e neve, trasporti in servizio dichiarati indilazionabili; carbone vegetale, carbonella di legna e fascine di minuta legna; benzina e petrolio; carta ed inchiostri per giornali; concimi chimici; solfato di rame e preparazioni anticrittogamiche, antifilosseriche antiperonosporiche; masserizie, (sgomberi per cambio di dimora); effetti, attrezzi, furgoni e carri di cui la Concessione speciale IX).

MODULO **M 178b**

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 21-1922.*

FERROVIE DELLO STATO

AVVISO.

Si avverte il pubblico che (1) . . . .
ha dichiarat ingombr dal (2) . . . . *al* (2) . . . .
(*compresi*) *l stazion di* . . . .

Per richiesta della predetta Azienda resta sospesa, in detto periodo di tempo, l'accettazione dei trasporti di cose a (3) . . .
. . . . *ivi destinati, transito* (4) . . . .
eccezione fatta per . . . .

. . . . *li,* *192*

IL CAPO STAZIONE

. . . .

Timbro della stazione

(1) Indicare il nome della Ferrovia o Società che ha chiesto la sospensione.

(2) Indicare i giorni; se il termine non è determinato, esporre: « fino nuovo avviso ».

(3) G. V.; P. V.; a carro; in piccole partite.

(4) Indicare il transito interessato.

(5) Indicare le eccezioni.

SENTENZE

Personale - Esonero in base all'art. 167-*d* del regolamento - Compenso stabilito dal R. D. 23 ottobre 1919, n. 1971 - Inapplicabilità.

L'impiegato esonerato per raggiungimento dei limiti di età e di compartecipazione al fondo pensioni a sensi dell'art. 167-d *del regolamento del personale, non ha diritto ad invocare lo speciale trattamento consentito dagli articoli* 58 *e* 59 *del R. decreto* 23 *ottobre* 1919, *n.* 1971 *a favore di chi per semplificazioni e riduzioni di servizio è stato privato del posto.*

CORTE APPELLO DI ROMA - Sentenza 30 gennaio, 18 febbraio 1922 (*Pres.* Bertacca; *est.* Giordano) - F. S. contro D'Amico.

In diritto.

La Corte osserva che innanzi tutto devesi ritenere accertato ed indiscutibile in punto di fatto che l'esonero del comm. D'Amico avvenne per sola causa di essere stati raggiunti i limiti di età e di servizio utile alla pensione, cioè per avere egli compiuto 62 anni di età e 40 anni di servizio, in conformità della lettera *a* dell'art. 11 del testo unico di legge 28 aprile 1909, n. 229. Fu infatti questa e non altra la motivazione del provvedimento di esonero che, in conformità anche della dimanda presentata dallo stesso D'Amico addì 28 febbraio 1920, espressamente applicò l'articolo 167 lettera *d* del Regolamento sul personale ferroviario, e non può essere dato sottointendersi alcun'altra ragione relativa a capacità, diligenza, condotta o inabilità fisica giacchè nè concorrono elementi da cui desumere ciò, nulla rilevandosi dalla lettera del Capo Movimento in data 24 febbraio che quella domanda ebbe a provocare, nè alcun precedente accertamento fu fatto in proposito, nè si può trarre argomento dall'essere stati ci-

tati nella parte generale del verbale anche gli articoli 167-*a* e 168-*d* che si riferiscono appunto, a casi simili, dappoichè il verbale fu complessivo per 75 agenti, alcuni dei quali furono invece esonerati precisamente per qualcuno dei motivi suddetti, e quindi è alla parte specifica di ciascuno di essi che bisogna porre mente, non già a quanto genericamente fu premesso. Osserva, che fissato così un tal punto di fatto, non può muoversi censura al Tribunale se ne trasse poi la conseguenza della reiezione della dimanda. Gli articoli 58 e 59, invero, del R. D. 23 ottobre 1919, n. 1971 sullo stato economico e giuridico degli impiegati dello Stato, mirarono a stabilire uno speciale trattamento a tutti quegli impiegati che, per i fini di semplificazione dei servizi e di riduzione di personale, potevano essere esonerati in virtù appunto delle nuove disposizioni di legge, ma non pure a tutti gli altri impiegati che già potevano essere esonerati in virtù delle precedenti loro leggi organiche: in altri termini si volle dare un compenso all'impiegato che per le nuove disposizoni veniva privato del posto, nel quale invece aveva tuttora legittima aspettativa di restare, ma non già all'impiegato che, se ancora si trovava ad occupare il suo posto, doveva tutto ciò a sola tolleranza dell'Amministrazione che non aveva creduto di esercitare il suo diritto di esonerarnelo. E poichè pel citato articolo 167 del Regolamento sul personale ferroviario 13 agosto 1917, n. 1398, l'Amministrazione era già nel diritto di disporre l'esonero d'ufficio dell'impiegato che avesse compiuto i 40 anni di servizio ed i 60 di età, così non si può negare che l'esonero del D'Amico, il quale si trovava appunto nelle condizioni suddette, era del tutto indipendente dalla nuova legge, e non si possono perciò estendere anche a lui i relativi benefici. Nè, in fondo, l'appellante disconviene dalla premessa, ma solo assume che, dall'un canto, il citato articolo 167 sia rimasto abrogato dall'art. 73 del ripetuto decreto 23 ottobre 1919, e dall'altro canto vorrebbe trarre argomento in proprio favore dal fatto che il suo esonero sia avvenuto entro i due anni dalla pubblicazione del decreto suddetto, e che perciò si resti appunto nel trattamento di favore previsto dal primo comma dell'art. 59. Ma, in quanto all'abrogazione, è da osservare, che l'art. 167 del Regolamento anzidetto nè costituisce una disposizione contraria al decreto, giacchè anzi, lungi dall'ostacolarne lo scopo, lo facilitava, perchè conte-

nente limiti minori, nè appunto perchè disposizione speciale all'Amministrazione ferroviaria, può essere compresa nell'applicazione del decreto suddetto; ed in quanto all'altra argomentazione, neppure essa si palesa attendibile. Il comma citato, invero, prevede, l'ipotesi dell'impiegato con 40 anni di servizio, quando però, a giudizio del Consiglio di Amministrazione, egli non sia più in grado di continuare utilmente le sue funzioni, e qui invece si è visto che la potenzialità a continuare o no le proprie funzioni era ed è circostanza del tutto indifferente all'applicazione della lettera *d* dell'art. 167. Nè si può parlare di assurdo che ne diverrebbe, di dare cioè un'annata di stipendio all'impiegato che meno rendeva di lavoro o per ragioni fisica o per avere compiuto i 65 anni di età e i 40 anni di servizio, e di negarla poi a chi, pure avendo 40 anni di servizio, non abbia compiuto i 65 anni di età, vale a dire a chi meglio dell'altro, almeno presuntivamente, sarebbe stato in grado di poter ancora continuare con maggiore proficuità delle proprie funzioni, giacchè basta osservare che la disposizione concerne evidentemente gli impiegati che, pur trovandosi nelle condizioni suddette, non potevano essere esonerati che solo dietro loro domanda, non gli impiegati che, indipendentemente anche dalla nuova legge, non potevano già essere esonerati. E per quanto sia vero che l'art. 4 del testo unico sulle leggi di pensioni 21 febbraio 1895, n. 70 disponga che un collocamento a riposo di ufficio nelle condizioni suddette, sia sempre possibile per gli impiegati tutti, per tanto non è men vero che, come rilevasi dal capo secondo del Regolamento 5 settembre 1895, n. 603, un tale provvedimento presuppone sempre un'accertamento di motivi che si riferiscono c a riconosciuta inabilità, o a ragioni di servizio, che non è richiesto affatto dal Regolamento ferroviario. Come si vede, dunque, la decisione del Tribunale si palesa pienamente conforme a legge, nè può giovare all'appellante invocare esempi di applicazioni in contrario, cioè concessioni di indennità ad altri impiegati nelle stesse condizioni, giacchè dall'un canto l'Amministrazione ha dato spiegazioni in proposito e dall'altro canto non è la errata applicazione di legge a qualche singolo caso che possa giustificarne l'ulteriore estensione ad altri. Attesochè quindi anche la richiesta subordinata di mezzi istruttori non ha

ragione di essere, e con la conferma della sentenza le spese debbono cadere a carico dell'appellante.

Per tali motivi, la Corte, uditi i procuratori delle parti e respinta ogni contraria deduzione e difesa, rigetta l'appello prodotto da Gaetano d'Amico, con atto 18 giugno 1921, avverso la sentenza resa dal Tribunale di Roma, 1ª Sezione, addì 1° aprile 1921, nella causa contro l'Amministrazione delle ferrovie, ecc.

Procedura - Sentenza dei Conciliatori - Appello.

L'appello contro le sentenze dei conciliatori in tema di controversie dipendenti dal contratto di trasporto, anche se di valore inferiore a lire 50, deve proporsi con citazione per biglietto.

CASSAZIONE TORINO - 15 novembre 1921 - F. S. c. Pasticceria Svizzera.

La Pasticceria Sociale Svizzera citava l'Amministrazione delle ferrovie avanti il Conciliatore di Carrara per ottenere il pagamento di L. 35,25 importo di 28 chilogrammi di farina mancata da due sacchi a lei da Genova spediti.

Il Conciliatore, con sentenza 17 luglio 1917, accolse la domanda. L'Amministrazione appellò, ma il pretore di Carrara adito, con sentenza 7 giugno 1920 respingeva l'appello, adducendo che le sentenze dei Conciliatori in materia ferroviaria riflettenti cause inferiori alle L. 50 sono sì appellabili, ma che il loro appello sia a prodursi nelle forme dell'art. 459 del Codice procedura civile, forma che nel caso non sarebbe stata osservata, poichè l'Amministrazione a vece di farne dichiarazione avanti il Cancelliere del Conciliatore seguì le norme proprie degli appelli per cause superiori alle lire 50, onde la irritualità del gravame.

Contro questa sentenza ricorre l'Amministrazione delle ferrovie.

Il ricorso è fondato:

Per gli articoli 17 della legge 16 giugno 1892, 261 e 2 della legge 28 luglio 1895, n. 455, aumentata la competenza dei Conciliatori, vennero dichiarate appellabili le sentenze dei medesimi relative a controversie eccedenti le L. 50, e, mentre nella prima legge era disposto che l'appello fosse proposto nelle forme indicate nell'art. 452 del Codice di procedura civile, nella seconda veniva disposto in modificazione della prima, che lo stesso fosse a proporsi con citazione per biglietto.

La legge 25 giugno 1919, n. 372 portante modifiche alla legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad Imprese private, in aggiunta all'art. 45 di questa, dispone che, quando le cause relative all'inadempimento delle condizioni di trasporto ferroviario siano di competenza del Conciliatore, le sentenze, anche per valore non eccedente le L. 50, siano appellabili a norma degli articoli 17 e 2 della legge del 1892 e del 1895.

Per questa ultima, come si è notato, l'appello si propone con citazione per biglietto.

Per ciò se in questo modo provvide l'Amministrazione ferroviaria appellando, l'appello deve dirsi essere stato rituale e legale. Il Pretore diversamente avvisando, dimostrò di non avere avute presenti tutte le surriferite disposizioni.

Cadde in conseguenza nelle lamentate violazioni e male applicazioni.

Per questi motivi cassa la denunciata sentenza.

ANNO XV – N. 15

13 APRILE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4440) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

REGIO DECRETO 5 *febbraio 1922, n. 209, che estende nei territori annessi la legislazione vigente nel Regno sul collocamento e sulla disoccupazione* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti i decreti Luogotenenziali 17 novembre 1918, n. 1911, 5 gennaio 1919, n. 6 e 9 febbraio 1919, n. 212;

Visti i decreti-legge 19 ottobre 1919, n. 2214 e 23 novembre 1921, n. 1672;

Viste le leggi 26 settembre 1920, n. 1322 e 19 dicembre 1920, n. 1778;

Visti i Regi decreti 22 luglio 1920, n. 1233 e 14 agosto 1920, n, 1234;

Visti i Regi decreti 31 agosto 1921, n. 1269, e 8 settembre 1921, n. 1319;

Sentita la Giunta centrale esecutiva per il collocamento e la disoccupazione;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto col ministro per il lavoro e la previdenza sociale e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo;

Art. 1.

Sono estese e pubblicate nei territori annessi (nuove Provincie) in base ai trattati di San Germano e di Rapallo, le disposizioni del decreto-legge 19 ottobre 1919, n. 2214, e 23 novem-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 marzo 1922, n. 61.

bre 1921, n. 1672, riguardanti i servizi del collocamento e dell'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione involontaria, e, in quanto siano ancora in vigore, le disposizioni dei decreti Luogotenenziali 17 novembre 1918, n. 1911, 5 gennaio 1919, n. 6, 9 febbraio 1919, n. 212, con le modalità di cui ai seguenti articoli.

Art. 2.

Nelle nuove Provincie le Giunte provinciali per il collocamento e la disoccupazione di cui all'art. 2 del decreto Luogotenenziale 19 ottobre 1919, n. 2214, sono sostituite da Giunte territoriali per il collocamento e la disoccupazione, che avranno sede, per la Venezia Tridentina, una a Trento ed una a Bolzano, e per la Venezia Giulia, con Zara, a Trieste.

Esse saranno presiedute da un magistrato designato dal presidente del tribunale provinciale o circolare, con sede nella medesima località delle singole Giunte, e nominato dal Commissario generale civile, e saranno composte:

a) di un ragioniere o contabile, scelto dai commissari generali civili rispettivamente di Trento e di Trieste, tra i funzionari governativi residenti nella sede delle singole Giunte;

b) di un rappresentante effettivo ed uno supplente degli uffici di collocamento registrati del territorio della Giunta;

c) di un rappresentante effettivo ed uno supplente delle casse professionali di assicurazione contro la disoccupazione del territorio della Giunta;

d) di un rappresentante effettivo ed uno supplente degli Istituti territoriali di assicurazioni sociali esistenti nel territorio della Giunta;

e) di un rappresentante effettivo ed uno supplente delle Casse di malattia distrettuali o legalmente equiparate del territorio della Giunta, autorizzate ai termini dell'art. 4, ad espletare le funzioni esecutive di natura locale per l'assicurazione contro la disoccupazione;

f) di un delegato delle Amministrazioni provinciali autonome, designato dalla Giunta provinciale straordinaria.

Per la Venezia Giulia il delegato delle Amministrazioni pro-

vinciali sarà designato d'accordo fra le Giunte provinciali straordinarie;

g) di un rappresentante effettivo ed uno supplente dell'Opera nazionale dei combattenti, designato, per ogni Giunta, dal Consiglio nazionale dell'opera;

h) di tre rappresentanti effettivi e due supplenti dei datori di lavoro e di rappresentanti effettivi e di supplenti dei lavoratori, proposti, fino a quando non potrà avere applicazione l'articolo 3 del decreto-legge 19 ottobre 1919, n. 2214, dai commissari generali civili di Trento e di Trieste, su designazione delle rispettive organizzazioni, e confermati dalla Giunta centrale esecutiva del collocamento e della disoccupazione. In mancanza di organizzazioni, e se queste non provvedono alla designazione nel termine all'uopo assegnato, i rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori saranno proposti direttamente dai commissari generali civili, salvo il diritto di ricorso al Comitato permanente del lavoro, a norma dell'art. 14 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1911.

Finchè non siano stabilite dal ministro per il lavoro e la previdenza sociale, sentita la Giunta centrale esecutiva per il collocamento e la disoccupazione, le norme per la designazione dei rappresentanti indicati alle lettere *d*) ed *e*), essi saranno designati dalla Giunta centrale stessa fra i presidenti e i direttori degli Istituti territoriali di assicurazioni sociali e delle Casse di malattia, scegliendo, per queste ultime, un rappresentante effettivo o supplente fra le Casse distrettuali e l'altro fra le Casse legalmente equiparate.

Art. 3.

In ciascuno dei territori di Trieste, di Trento e di Bolzano, sono istituite Casse miste obbligatorie di assicurazione contro la disoccupazione involontaria, amministrate rispettivamente dalle Giunte territoriali di Trieste, di Trento e di Bolzano, secondo le norme che saranno stabilite dal regolamento previsto dall'art. 13 del presente decreto.

Art. 4.

Per le proprie funzioni, la Giunta territoriale, in quanto sia possibile e non si tratti di funzioni da delegarsi, giusta il capo-

verso che segue, alle Casse di malattie, si varrà degli Istituti territoriali di assicurazioni sociali, già esistenti nella stessa sede.

Le funzioni esecutive di natura locale per l'assicurazione contro la disoccupazione (ricevimento notifiche di evidenza; riscossione dei contributi assicurativi; provvisoria assegnazione ed erogazione dei sussidi di disoccupazione, ecc.) saranno demandate alle Casse di malattia distrettuali e a quelle legalmente equiparate (omesse le Casse di esercizio, che non siano marittime), salvo casi eccezionali, in cui ciò non sia ritenuto conveniente a giudizio della Giunta territoriale, ratificato dalla Giunta centrale esecutiva per il collocamento e la disoccupazione, che deciderà in merito.

Le casse professionali di assicurazione contro la disoccupazione, per le funzioni di cui al capoverso precedente, si varranno dei medesimi organi, salvo casi eccezionali in cui il Consiglio di amministrazione della cassa interessata deliberi di non valersi di taluno di detti organi. In tali casi, la deliberazione dovrà essere inviata per la ratifica alla Giunta centrale esecutiva per il collocamento e la disoccupazione che deciderà in merito, udita la competente Giunta territoriale.

Alle istituzioni sopra indicate spetterà, per le prestazioni ad esse demandate, un compenso da convenirsi fra le istituzioni stesse e la Giunta territoriale, o i Consigli di amministrazione delle casse professionali. In caso di disaccordo il compenso sarà fissato dalla Giunta centrale esecutiva per il collocamento e la disoccupazione.

Art. 5.

Per le funzioni esecutive di natura locale per l'assicurazione contro la disoccupazione le Casse autorizzate a termini dell'articol precedente dovranno essere amministrate da una Commissione paritetica, da costituirsi entro venti giorni dalla pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta ufficiale*..

Le Commissioni paritetiche saranno costituite dai rappresentanti degli assicurati appartenenti al Consiglio di amministrazione delle singole Casse e di un egual numero di rappresentanti dei datori di lavoro scelti in seno al Consiglio dalla curia dei rappre-

sentanti dei datori di lavoro. Esse saranno presiedute da un presidente eletto di comune accordo dai rappresentanti degli assicurati e dei datori di lavoro facenti parte delle Commissioni stesse, e, in mancanza di accordo, dalla Giunta territoriale per il collocamento e la disoccupazione competente. il presidente delle Commissioni paritetiche può essere scelto in ogni caso anche al di fuori dei Consigli di amministrazione delle casse rispettive.

Le Casse equiparate provvederanno alla costituzione delle Commissioni paritetiche con le norme che saranno emanate dal Commissario generale civile competente per territorio.

Art. 6.

L'esazione esecutiva dei contributi obbligatori dovuti per gli assicurati contro la disoccupazione sarà fatta a mezzo delle casse di malattia abilitate ai sensi dell'art. 4 del presente decreto, e secondo le norme vigenti per la esecuzione esecutiva, da parte delle casse distrettuali, dei contributi assicurativi per la malattia.

Art. 7.

Agli effetti dell'art. 39 del D. L. 19 ottobre 1919, n. 2214, sarà nominativo il periodo di effettiva iscrizione alla competente cassa di malattia dell'assicurato contro la disoccupazione, in seguito all'avvenuta notificazione della sua entrata al lavoro, rimanendo impregiudicato l'obbligo al versamento dei contributi assicurativi per l'eventuale periodo di occupazione anteriore alla notificazione di entrata o posteriore alla notificazione di uscita.

Le eventuali rettifiche dell'iscrizione, emerse dopo cominciata la disoccupazione, non saranno efficaci agli effetti del diritto al sussidio.

Il sussidio di disoccupazione non sarà corrisposto per il tempo durante il quale il disoccupato percepisca il sussidio di malattia.

Art. 8.

Nelle nuove provincie, il pagamento dei contributi di assicurazione, di cui all'art. 31 del decreto Luogotenenziale 19 otto-

bre 1919, n. 2214, incomincierà ad effettuarsi dal 1° aprile 1922 per tutti coloro che sono soggetti all'obbligo dell'assicurazione contro la disoccupazione, che si troveranno a quell'epoca occupati.

Art. 9.

A coloro che sono soggetti, nelle nuove provincie, all'obbligo dell'assicurazione contro la disoccupazione, i quali a partire dal giorno 1° aprile 1922, si trovino involontariamente disoccupati, o restino involontariamente disoccupati entro due anni dal detto giorno, sarà corrisposto, con le norme che saranno stabilite dal ministro, per il lavoro e la previdenza sociale, il sussidio di disoccupazione per la durata massima di 90 giorni, anche se il periodo di inscrizione all'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione sia inferiore alle 24 quindicine prescritte dall'art. 39 del decreto-legge 19 ottobre 1919, n. 2214.

Art. 10.

Con decreto del ministro del tesoro sarà stanziata, nella parte straordinaria del bilancio del Ministero per il lavoro e la previdenza sociale, la somma di lire sedici milioni per la corresponsione dei sussidi in base all'art. 9 del presente decreto.

Art. 11.

All'Istituto per il lavoro con sede in Venezia, in quanto svolge anche la propria azione nella Venezia Giulia e nella Venezia Tridentina, per incoraggiare l'organizzazione di laboratori e di corsi pratici diretti all'addestramento professionale e alla ripresa del lavoro e per favorire mediante il credito le piccole industrie, il ministro per il avoro e la previdenza sociale, su proposta della Giunta centrale esecutiva per il collocamento e la disoccupazione, potrà concedere, sui fondi di cui al'art. 10, anticipazioni senza interesse o contributi sotto forma di capitale azionario in misura corrispondente all'importanza e all'efficacia dell'opera svolta.

Art. 12.

Sono abrogate le disposizioni dei decreti Luogotenenziali 17 novembre 1918, n. 1911, 5 gennaio 1919, n. 6, e 9 febbraio 1919, n. 212, nonchè quelle del decreto-legge 19 ottobre 1919, n. 2214, in quanto siano contrarie alle disposizioni del presente decreto, per i territori ai quali esso è applicabile.

Art. 13.

Un regolamento esecutivo, deliberato dalla Giunta territoriale ed approvato dalla Giunta centrale esecutiva per il collocamento e la disoccupazione, stabilirà le norme necessarie per l'applicazione, nel rispettivo territorio, del presente decreto, con facoltà di estendere l'applicazione di multe fino al limite massimo di lire cinquecento per l'inosservanza a quegli obblighi di notifica che, nel regolamento stesso, saranno imposti ai datori di lavoro.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 febbraio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI-BENEDUCE- DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 16 *febbraio* 1922, *n.* 365, *concernente l'abolizione delle disposizioni contenute nell'art.* 10 *del contratto* 11 *luglio* 1907, *relativo alla cessione dell'esercizio della ferrovia Brescia-Iseo, approvato con R. decreto* 21 *luglio* 1907, *n.* 386, *circa il sistema delle tassazioni dei trasporti in base alle distanze e circa l'esercizio economico* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il regio decreto 21 luglio 1907, n. 386, col quale fu approvato e reso esecutivo il contratto 11 luglio 1907, per la concessione alla Società nazionale di ferrovie e tramvie dell'esercizio della ferrovia Brescia-Iseo;

Vista la domanda 30 dicembre 1921, della predetta Società nazionale di ferrovie e tramvie, intesa ad ottenere che, a deroga di quanto è prescritto dall'ultimo comma dell'art. 10 del ricordato contratto 11 luglio 1907, venga disposto che le tassazioni, dal 1° gennaio 1922, sieno da effettuarsi in base al sistema dei percorsi separati, come si verifica per tutte le altre ferrovie concesse all'industria privata;

Considerata la opportunità che, in dipendenza della effettuata modificazione del regime tariffario delle ferrovie concesse alla industria privata allacciate alla rete statale — sulla base della nuova tariffa per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato — edizione 1° gennaio 1922 — e in dipendenza della istituzione dell'ufficio del controllo comune, venga uniformato anche il sistema delle tassazioni, togliendo la eccezione del sistema del cumulo delle distanze, in vigore sulla ferrovia suddetta;

Considerato ancora che tale provvedimento è più specialmente consigliato in questo periodo di riordinamento interno delle aziende dei pubblici servizi di trasporto da prevalenti ragioni di sem-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 aprile 1922, n. 82.

plificazione delle operazioni delle tassazioni e dei controlli, e dalla convenienza di realizzare, nei limiti del possibile, la maggiore conseguibile economia di lavoro e di prestazione d'opera;

Ritenuto che il provvedimento di cui trattasi, mentre permette una notevole semplificazione amministrativa, costituisce nei suoi effetti pratici un beneficio concreto per la Società interessata, risolvendosi in un inasprimento di tariffa, beneficio che giudicasi opportuno di accordare in conto dei compensi per i maggiori oneri di equo trattamento, di caro viveri e di caro esercizio, che si andranno prossimamente a liquidare;

Considerato ancora che in dipendenza del R. decreto legislativo 9 giugno 1921, n. 788 le ferrovie dello Stato, a partire dal 21 luglio 1921, hanno disposto l'abolizione del regime tariffario dell'esercizio economico sulle linee dello Stato ove questo aveva applicazione, e quindi anche sulla linea Brescia-Cremona che fa parte della linea di traffico Iseo-Brescia-Cremona; e che in conseguenza di ciò si rende opportuna e necessaria l'abolizione del regime economico anche sulla linea Brescia-Iseo, in esercizio della Società nazionale di ferrovie e tramvie, per uniformità di trattamento, e per il fatto che costantemente la detta linea è stata considerata, per quanto riflette il regime tariffario, come incorporata alla rete statale;

Ritenuto che tale provvedimento, consistente in un considerevole inasprimento di tariffa, determina un notevole beneficio finanziario alla Società esercente, beneficio che giudicasi parimenti opportuno di accordare in conto dei compensi per i maggiori oneri di equo trattamento, di caro viveri e di caro esercizio che si andranno prossimamente a liquidare;

Visti i decreti Luogotenenziali 23 aprile 1918, n. 560; 6 ottobre 1918, n. 1587, e 25 marzo 1919, n. 467, i quali dànno facoltà al Governo di consentire modificazioni e inasprimenti di tariffe, ovvero riduzioni di programmi di servizio, il cui effetto utile per le Aziende è da porsi a calcolo nella valutazione degli oneri compensabili di qualsiasi natura;

Visto il testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse alla industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili, approvato con Nostro decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono abrogate le disposizioni contenute nell'art. 10 (ultimo comma) del contratto 11 luglio 1907, approvato con Nostro decreto 21 luglio 1907, n. 386 relativo alla cessione dell'sercizio della ferrovia Brescia-Iseo, relativamente al sistema delle tassazioni in base al cumulo delle distanze, a datare dal 1° gennaio 1922.

Restano parimenti abrogate le disposizioni contenute nell'art. 10 del contratto 11 luglio 1907 sovra citato, per quanto riferiscesi all'esercizio economico della linea Brescia-Iseo, a partire dal 1° gennaio 1922, con riserva di ripristinare la validità delle disposizioni medesime nella eventualità che sulla Rete dello Stato, in avvenire, rientrino in vigore le tariffe economiche abolite con il R. decreto legislativo 9 giugno 1921, n. 788.

Il beneficio che sarà per derivare alla Società esercente della ferrovia suddetta dai provvedimenti suindicati sarà tenuto a calcolo nella valutazione degli oneri di qualsiasi natura compensabili a norma delle vigenti disposizioni, a favore della ferrovia medesima.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 febbraio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINO.

Comunicato

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che il sig. Direttore Generale, con decisione 30 gennaio 1922, punì col licenziamento, in applicazione degli articoli 186-*e)* e 197 del Regolamento sopra citato, il cantoniere in prova *Corioni Adriano* (193517), responsabile di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni, a decorrere dal giorno 8 ottobre 1921.

Ordine di servizio N. 22.

Nuovi fascicoli Mod. C^{I} - 203 bis.

(Vedi ordine di servizio n. 275-1915).

Di mano in mano che verranno ad esaurirsi le attuali scorte dei fascicoli mod. C^{I} 203-*bis* per la convalidazione dei biglietti di abbonamento a pagamento rateale, saranno forniti nuovi modelli in tutto conformi a quello in uso, con la sola variante che i due primi tagliandi (« matrice » e « scontrino »), non saranno più colorati, ma bianchi, a differenza del terzo (« Ricevuta ») il quale avrà una soprastampa di colore giallo-arancione.

Tale « ricevuta » è da incollarsi *per intero* sul corrispondente foglietto del biglietto di abbonamento.

La numerazione di detti nuovi moduli C^{I} 203-*bis*, procederà in continuazione a quelli attualmente in uso così che le richieste delle stazioni per nuove forniture dovranno esser fatte senza tener conto del cambiamento di tipo di cui si occupa il presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15, 16, 17 *e* 22.

Circolare N. 16.

Servizio cumulativo italiano ed internazionale pei trasporti di viaggiatori e bagagli.

Si è avuto occasione di constatare che molte stazioni ed agenzie nella distribuzione e contabilizzazione dei biglietti, come nelle registrazioni dei bagagli in servizio cumulativo con altre Amministrazioni, non osservano le *disposizioni contabili* vigenti in materia.

Mentre si riportano in appresso le principali di tali disposizioni, si richiamano le stazioni ed agenzie tutte alla scrupolosa osservanza delle medesime.

GESTIONI VIAGGIATORI.

Servizio cumulativo italiano. — Tutti i biglietti a destinazione fissa, di corsa semplice e di doppia corsa, a tariffa intera e ridotta, e quelli per viaggi circolari, debbono essere scritturati, distinti per specie e classe, sul mod. *C.i.214*, mentre i biglietti facoltativi, mod. C.i.200-*A*, 201-*A*, 202-*A* e 203-*A*, da rilasciarsi esclusivamente pei trasporti in destinazione di stazioni di ferrovie concesse, tramvie, ecc., dovranno contabilizzarsi sul modello C.i-214-*A*.

Debbonsi considerare trasporti in servizio cumulativo anche quelli eseguiti per le stazioni di Modane e di Fiume.

Servizio cumulativo internazionale. — Tutti i biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno istituiti per i servizi cumulativi internazionali debbono essere scritturati distinti per servizio, specie e classe, in separati mod. *C.i.214* e per essi dovrà pure compilarsi il mod. C.i.303 per la contabilizzazione dell'aggio.

GESTIONE BAGAGLI.

Servizio cumulativo italiano. — Per le spedizioni di bagaglio in servizio cumulativo italiano devesi usare un bollettario mo-

dulo *C.i.* 262 *a parte*, da scritturarsi sul riassunto mod. *C.i.* 265-*A*.

Anche le spedizioni per Modane stazione e per Fiume dovranno scritturarsi sul riassunto mod. C.I. 265-*A* e per le spedizioni dirette a Modane dovrà inoltre, indicarsi il numero dei viaggiatori agli effetti della franchigia accordata pel tratto Bardonecchia Confine-Modane stazione.

Servizio cumulativo internazionale. — Per queste spedizioni si dovranno utilizzare le bollette mod. *C.i.* 263 da scritturarsi sul riassunto mod. C.i. 265-*B*, sul quale non dovranno mai omettersi le indicazioni relative alla franchigia ed alle vie in base alle quali sono state computate le tasse.

Anche per le spedizioni bagagli, come per i biglietti, dovrà compilarsi il mod. C.I. 303 per l'indicazione dell'aggio riscosso.

Disposizioni generali. — Nel caso di indebito uso di biglietti o di bollettari bagaglio del servizio interno, le rispettive scritturazioni dovranno comunque, farsi risultare sui riassunti modelli C.i. 214-*A* o *C.i.* 265-*A* o *C.i.* 265-*B*, facendo all'uopo apposito richiamo nel corrispondente prospetto dei riassunti contabili C.i. 213 o C.i. 265.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Comunicazioni.

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE

Legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal decreto Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 119
e dalla legge 7 aprile 1921, n. 370.

Dopo la comunicazione fattasi nel bollettino n. 2 del 12 gennaio 1922, la Giunta dell'Opera di Previdenza ha approvato, a tutto il 31 marzo 1922, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° gennaio 1922 a tutto il 31 marzo 1922.	984	6.111.176,70	174	947.162.45	132	89.568 —	4	2.376 —	6	463,10	—	—
Aggiungendo quelle approvate dal 1° luglio 1921 al 31 dicembre 1921.	1364	23.075.589,82	340	1.940.173,46	263	170.041 —	19	11.166 —	15	581,64	2	143,95
Si ha un totale nell'esercizio 1921-1922.	2348	29.186.766,52	514	2.887.335,91	395	259.609 —	23	13.542 —	21	1.044,74	2	143,95

Sulla disponibilità dell'Opera, furono approvate dal Comitato, dopo il 31 *marzo* 1921, *le seguenti concessioni*:

1. — SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI
(Art. 1. n. 2, lett. *c*) della legge)

1) MARIA-SAVERIA, orfana del guardiano pensionato DE LISIO Domenico (9370): L. 240 annue; con decorrenza 1° settembre 1921.

2) NICOLÒ, GIUSEPPE e LUIGIA, orfani del capo stazione di 3° grado pensionato LEOTTA Salvatore (64078): L. 465 annue, con decorrenza 1° novembre 1921.

3) MARIA e LUISA, orfane dell'operaio di 1ª classe pensionato CASACCIA Colombo (34201): L. 312 annue, con decorrenza 1° novembre 1921.

2. — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI
(Art. 1, n. 3, lett. *e*) della legge).

1) CASTALDI Vincenza, madre dell'operaio di 1ª categoria pensionato FINIZIO Giuseppe (29462): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1921.

2) TOSCHI Cesare, padre del manovale Roberto (38840): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza dal giorno in cui fosse dimesso dall'Ospedale maggiore di Bologna, ove risulta attualmente ricoverato.

3) ANGELINI Giuseppa, madre dell'operaio di 1ª classe PATARA Giovanni (138489): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° ottobre 1921.

4) MANDARINI Amalia e MANDARINI Elvira, sorelle del segretario di 1ª Riccardo (57463): L. 468 annue vitalizie, con decorrenza 1° dicembre 1921.

5) CORSI Inghilesca, vedova del manovale NICCOLAI Giuseppe (169970): L. 300 annue, con decorrenza 1° novembre 1921 e fino al 31 ottobre 1931.

6) PREDIERI Natalina, vedova del manovale TARUFFI Stefano (171130): L. 600 annue, con decorrenza 1° gennaio 1922 e fino al 31 dicembre 1931.

7) MORBIDELLI Licinia, orfana del manovale Aristide (177327): L. 600 annue, con decorrenza 1° agosto 1921 e fino al 31 luglio 1926.

8) PALA Marta, vedova del manovale FERRAGUTI Luigi (164726): L. 600 annue, con decorrenza 1° novembre 1921 e fino al 31 ottobre 1931.

9) VALLERI Ferdinando, padre del fuochista Pietro (115983): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza dal 1° luglio 1921.

10) MUSUMECI Giuseppina, sorella del segretario principale Carlo (3664): L. 720 annue vitalizie, con decorrenza 1° ottobre 1921.

11) BOCCANERA Bianca, vedova dell'applicato FERERICI Giacomo (108493): L. 360 annue, con decorrenza 1° ottobre 1921 e fino al 30 settembre 1929.

12) CEPPI Ida, vedova dell'applicato CALVARI Romeo (117768): L. 300 annue, con decorrenza 1° novembre 1921 e fino al 31 ottobre 1927.

13) LOCCHI Barbera, vedova del manovale CHIAVARINI Giovanni (149947): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1921 e fino al 31 agosto 1926.

14) ORSI Maria, vedova del manovale d'officina VERRI Federico (135519): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1921 e fino al 30 settembre 1924.

3. — RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE (Art. 2, penultimo capoverso della legge).

1) ANGELA MARIA, orfana del cantoniere LABBATO Nicola (145991).

2) ANTONIA, orfana del cantoniere FEDERICI Adamo (140480).

3) ATTILIO, orfano del deviatore LUCIANI Americo (149677).

4) CONCETTINA, orfana dell'A. applicato GENTILE Rosario (133125).

5) BRUNO, orfano del deviatore MANZATO Pietro (165678).

6) UMBERTO, orfano del guardiano BOCCUTO Cataldo (84960).

7) MARIO, orfano dell'ispettore MOSCONI dott. Pilade (41806).

8) GUSTAVO, orfano dell'A. applicato DE ROSA Armando (124027).

9) PASQUALE, orfano del cantoniere RAZZANO Michele (110008).

10) ORLANDO, orfano del deviatore CHIARIELLO Pasquale (150288).

11) Edmondo, orfano dell'operaio di 1ª categoria Scura Giuseppe (133860).

12) Luisa, orfana del fuochista Giammattei Corrado (152712).

13) Umberto, orfano del manovale Cavazzini Giovanni (141761).

14) Nicola, orfano dell'untore pensionato Sarantini Giuseppe (23525).

15) Remo, orfano dell'accenditore Cerretani Pietro (101184).

16) Aldo, orfano del verificatore Pietrunti Antonio (126234).

17) Massimo, orfano dell'applicato principale Massa Domenico (10173).

18) Rosario, orfano dell'usciere di 2ª classe Gaggi Vincenzo (105732).

19) Pasquale, orfano dell'operaio di 2ª categoria Oliviero Umberto (106144).

20) Irma, orfana del commesso di 2ª classe Moretti Luigi (152208).

21) Vincenza, orfana del verificatore Rispoli Biagio (114388).

22) Remo, orfano del deviatore Malavasi Fioravante (81735).

23) Domenico, orfano del conduttore capo Soria Donato (33329).

24) Nicola, orfano dell'applicato Sersante Arnaldo (44293).

25) Pietro, orfano del guardiano Clemenza Salvatore (122550).

26) Giorgina, orfana del guardiano Ingrosso Donato (32267).

27) Flora, orfana del manovale Chiavarini Giovanni (149947).

28) Tommaso, orfano del fuochista Caracciolo Luigi (123028).

29) Primo, orfano del sottocapo Carobbi Ciro (111092).

30) Gilda, orfana del guardiano Magini Gherardo (68766).

31) NELLO, orfano del cantoniere CANEPONI Abele (155355).

32) ANTONIO, orfano del macchinista t. v. GIORGIANNI Salvatore (4292).

33) RENATO, orfano del capo stazione di 3° grado SORIO Raffaele (62219).

34) GIOVANNI, orfano del manovale D'ANGELO Giuseppe (160842).

35) PIERINO, orfano del manovale SACCHI Edmondo (151369).

4. — REVOCHE DI CONCESSIONI DI RICOVERO DI ORFANI GIÀ PRECEDENTEMENTE APPROVATE.

GIUSEPPE, orfano del guardiano CLEMENZA Salvatore (122550): (vedi Bollettino n. 41 del 13 ottobre 1921).

5. — NOMINA DI PATRONI.

Giusta l'art. 8 del regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, cui viene affidata l'assistenza di orfani dei quali l'Opera stessa ha cura:

a Sampierdarena: Il sig. BARRA Maggiorino, sotto ispettore alla Divisione Movimento e Traffico di Genova;

a Brescia: Il sig. BOSCARINO Saverio, capo stazione principale;

ad Avellino: Il sig. TESTI cav. Eliseo, ispettore V Riparto Movimento;

a Caserta: Il sig. DE FILIPPI Salvatore, capo stazione.

DONAZIONI.

Dalla Ditta Donato Levi e Figli di Torino, è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di L. 6000, ricevuta

dalla Amministrazione ferroviaria quale indennizzo concordato per smarrimento di una pelliccia.

Dal Presidente del Comitato Sezionale dell'Unione Funzionari FF. SS. (Sezione Emiliana), e dai Delegati del Collegio Sindacale Nazionale Ingegneri ferrovieri italiani, è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di L. 40, residuo di una sottoscrizione fra gli inscritti a dette associazioni, per onorare la memoria dell'ingegnere principale sig. RICCI CURBASTRO ing. cav. Giuseppe.

Dal sig. LAMMA Emilio, capo stazione di Chiavari, è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di L. 235, raccolta in due volte fra il personale di quella stazione.

Da alcuni funzionari ed agenti del Servizio Ragioneria, è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di L. 100, fra essi raccolta per onorare la memoria della cognata del segretario sig. FATARELLA Giulio.

Da alcuni funzionari ed agenti dell'Ufficio 22° del Servizio Lavori, è stata versata a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di L. 65,10, fra essi raccolta per onorare la memoria della madre del disegnatore sig. ROSI Alessandro.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Opere ferroviarie interessanti un fiume demaniale - Danni - Competenza del Tribunale delle Acque.

L'azione di emenda di danni, attribuiti ad opere eseguite entro, l'alveo o contro le sponde di un corso d'acqua pubblica (nel caso prolungamento di un muro di salvaripa a difesa della strada ferrata), è di competenza del Tribunale delle Acque Pubbliche, anche quando le opere, presunte lesive, siano state compiute da un Organo diverso da quello cui è affidata la tutela del buon regime delle acque e per finalità estranee a quest'ultimo (1).

CASSAZIONE ROMA — Sezioni Unite - sentenza 26 gennaio 1922 (*Pres.* Tempestini; *est.* Faggella; P. M. Tunesi) - Ferrovie dello Stato *ricorrenti* contro Battistini.

Omissis.

Osserva che l'art. 35 lettera *f* del D. L. 20 novembre 1916 attribuiva alla cognizione del Tribunale delle acque pubbliche, tutte le azioni per risarcimento di danni connesse con le questioni di derivazione e utilizzazione delle acque pubbliche. E la giurisprudenza di questo Collegio Supremo, interpretando tale disposizione ritenne in ripetuti pronunciati che a fondare la speciale competenza di quel Tribunale, bastasse il concorso di queste due condizioni: *a*) che l'azione avesse per oggetto il risarcimento del danno: *b*) che vi fosse connessione oggettiva tra questa azione e una controversia intorno alla derivazione o utilizzazione dell'acqua pubblica, e cioè tra l'oggetto dell'azione e il re-

(1) Confr. sentenza 22 aprile 1920 della stessa Corte in causa contro De Fiore, nel Bollettino 1920, IV-107.

gime delle acque pubbliche su cui fosse caduta o potesse cadere la controversia.

Ora, nel caso in esame, la controversia ha per oggetto il risarcimento dei danni che si dicono derivati in dipendenza della modificazione di un corso di acqua pubblica. Vi è quindi una connessione oggettiva tra la azione proposta e il regime del corso di acqua, sulla cui natura pubblica non si contende.

E poco importa che nel giudizio non prenda parte l'Amministrazione alla quale è affidata la tutela del buon regime delle acque poichè esiste sempre l'interesse pubblico attuale o almeno eventuale, sulla questione a cui è connessa la controversia relativa al risarcimento. L'art. 35 come fu ritenuto con precedenti giudicati è ispirato al fine di tutelare le ragioni demaniali, ragioni che sussistono tanto nel caso in cui si tratti di modificare il corso di un'acqua pubblica, quanto in quello di valutare le conseguenze di una modificazione attuata mediante opere di carattere pubblico che si eseguiscono entro l'alveo o contro le sponde di un corso di acqua, come testualmente è detto nel capoverso dell'art. 124 della legge sulle opere pubbliche, modificato dalla successiva legge 23 marzo 1893, n. 173. Ed appunto nel caso particolare si tratta di danni che sarebbero derivati da opere eseguite sulle sponde del fiume.

Ed è vero che il Decreto del 1916 si richiama all'art. 124 della legge sulle opere pubbliche, senza fare esplicito accenno alla disposizione aggiuntavi con la legge posteriore. Ma è evidente che avendo questa ultima legge integrata la norma della legge anteriore, con l'aggiunta del capoverso, venne così a formarsi un nuovo articolo, che fu sostituito all'antico. Ed in conseguenza il riferimento del decreto non può altrimenti intendersi che in relazione alla norma in vigore e cioè al nuovo testo che prese il posto del testo precedente.

D'altra parte il decreto legislativo 9 ottobre 1919 con l'amplissima formulazione dell'art. 67, lett. *c* ha tolto ogni dubbio in proposito attribuendo al Tribunale delle acque pubbliche la competenza sulle controversie per risarcimento di danni dipendenti da qualunque opera eseguita o da qualunque provvedimento emesso dall'Autorità amministrativa, comprese quelle opere che

si eseguiscono entro l'alveo o contro le sponde di un corso di acqua pubblica.

Pertanto sia in base all'art. 35 del decreto del 1916, sia in base al posteriore decreto legislativo del 1919 non può disconoscersi che la competenza sulla presente controversia spetti al Tribunale delle acque pubbliche. Onde la Corte di appello (che pronunciava dopo l'emanazione del decreto legislativo) avrebbe dovuto dichiarare l'incompetenza dell'autorità giudiziaria.

Per questi motivi: Dichiara l'incompetenza dell'autorità giudiziaria; in conseguenza cassa, senza rinvio, la sentenza della Corte di appello di Ancona.

Anno XV - N. 16

20 Aprile 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4624) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

LEGGE 6 *aprile* 1922, *n.* 470, *che autorizza la spesa di 7 milioni per la costruzione di ponti lungo la strada interprovinciale litoranea adriatica, nei territori delle provincie di Teramo e Chieti* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' autorizzata la costruzione, a carico dello Stato, dei ponti occorrenti per assicurare il transito ordinario lungo la strada interprovinciale litoranea Adriatica nei territori delle provincie di Teramo e di Chieti, in conseguenza dell'occupazione dei ponti, attualmente esistenti, da parte delle ferrovie dello Stato per raddoppio di binario.

Art. 2.

Per la esecuzione dei lavori di cui al precedente articolo è autorizzata la spesa di L. 7.000.000, da prelevarsi dall'assegnazione di fondi di cui alla lettera *b*) dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 6 aprile 1922.

VITTORIO EMANUELE

RICCIO — PEANO.

Visto, *Il Guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 18 aprile 1922, n. 91.

Regio decreto *del 26 marzo 1922, n. 424, che reca modificazioni ed aggiunte a quello 16 novembre 1921, contenente norme per la franchigia postale e telegrafica.* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge 13 agosto 1921, n. 1080;

Visto il decreto-legge Luogotenenziale 27 marzo 1919, n. 578, ed il R. decreto 16 novembre 1921, n. 1825;

Visto l'ordine del giorno approvato dal Senato del Regno nella seduta del 22 marzo 1921;

Visto il parere favorevole della Commissione parlamentare di cui all'art. 2 della legge predetta;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per le poste e telegrafi, di concerto con quello del tesoro, della giustizia e affari di culto e col Comitato ministeriale costituito ai sensi della legge 13 agosto 1921, n. 1080;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

All'art. 1 del R. decreto n. 1825 del 16 novembre 1921 che reca norme per la franchigia postale e telegrafica, è aggiunto il seguente comma:

d) i telegrammi spediti dalle Autorità giudiziarie e dagli Ufficiali di polizia giudiziaria per esclusive ed urgenti ragioni di ufficio.

Art. 2.

L'art. 4 del decreto di cui sopra è cenno, è modificato nel seguente modo:

« Il carteggio ufficiale scambiato tra uffici statali le cui spe-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 aprile 1922, n. 88.

se siano a totale carico del bilancio dello Stato, ha corso in esenzione di tasse alle condizioni che saranno determinate pei singoli uffici con decreto Reale ».

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno seguente a quello della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 marzo 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — FULCI — PEANO — LUIGI ROSSI.

Visto, *Il Guardasigilli* · LUIGI ROSSI.

COMUNICATO

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI

PERCHÈ CONDANNATI PER DELITTI CONTRO LA PROPRIETÀ

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
GAMBA Luigi (170894) .	Manovale	Condannato a mesi quattro e giorni venti di reclusione, per furti di oggetti diversi, commessi in danno della Ferrovia in epoche e luoghi imprecisati, anteriormente al 1° novembre 1920. (Sentenza 17 dicembre 1921 del Tribunale di Torino).
BRACCINI Alfredo (168783) LANZI Antonio (169481)	Manovratore Manovale	Condannati ad un anno e sei mesi di reclusione per tentato furto di otto colli di tessuti, commesso alla stazione di Parma il 3 dicembre 1919. (Sentenza 30 giugno 1920 della Corte d'Appello di Parma).
ARCHILEI Attilio (138275)	Manovratore	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di un rotolo di ferro spinato, commesso alla stazione di Falconara nel febbraio 1921. (Sentenza 12 marzo 1921 del Tribunale di Ancona).
FACCIOLI Giovanni (172362) .	Manovale	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di tre bottigliette di zabaglione, commesso alla stazione di Mantova il 29 dicembre 1920. (Sentenza 28 gennaio 1921 del Tribunale di Mantova).
PAONE Antonio (103929).	Manovratore	Condannato a sei mesi di reclusione per furto qualificato di vino, commesso alla stazione di Sulmona il 17 marzo 1921. (Sentenza 25 marzo 1921 del Tribunale di Sulmona).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
SALTIMBANCO Giuseppe (179088).	Manovale in prova	Condannato a sei mesi di reclusione per correità in furto qualificato di tre fucili militari, commesso alla stazione di Terni il 3 marzo 1919. (Sentenza 13 giugno 1919 del Tribunale di Spoleto).
ACCORSI Alberto	Manovale avventizio	Condannato ad un mese e dieci giorni di reclusione per tentato furto qualificato di un pacco postale, reato commesso alla stazione di Bologna il 20 febbraio 1920. (Sentenza 15 gennaio 1921 della Corte di appello di Bologna).
GHIDONI Giovanni (200812).	Manovale in prova	Condannato a sei mesi di reclusione per correità in furto di carbone commesso a Bergamo il 21 gennaio 1921 in danno della Ferrovia. (Sentenza 25 febbraio 1921 del Tribunale di Bergamo).
SAGLIO Silvio (135299) .	Manovale	Condannato a sei mesi di reclusione per correità in furto qualificato di due casse di vetri, commesso in Torino il 15 novembre 1920 in danno della Ferrovia. (Sentenza 28 aprile 1921 del Tribunale di Torino).
BOANO Ausilio (212666)	Manovale in prova	Condannato a due mesi e tre giorni di reclusione, per essersi il 21 luglio 1921, sul treno 1046, lungo la tratta Arquata Scrivia-Novi Ligure, impossessato di una scatola di cartone contenente tre vesti di seta da signora. (Sentenza 7 gennaio 1922 del Tribunale di Novi Ligure).
PICHLER Matteo (226805)	Manovale in prova	Condannato ad otto mesi di carcere duro per crimine di furto, per avere nel luglio 1920 tolto al possesso di diverse persone, senza il loro consenso, cose mobili altrui. (Sentenza 30 novembre 1921 del Tribunale circolare di Trento).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BENFENATI Marino (172839)	Assistente di stazione in prova	Condannato alla reclusione per anni dieci, mesi due e giorni dieci alla multa di L. 205,30, all'interdizione perpetua dai pubblici uffici, nonchè alla vigilanza speciale per un anno, per concorso primario in rapina ed in furto semplice, nonchè per porto di rivoltella e relativa mancata denuncia, delitti commessi il 10 febbraio 1921 in Povoletto di Udine. (Sentenza 29 aprile 1921 della Corte d'Assise di Udine).
ASCIONE Armando (111149)	Aiutante applicato.	Condannato a sei anni e cinque mesi di reclusione ed a L. 350 di multa per appropriazione indebita di somma e falso in atti, in danno dell'Amministrazione ferroviaria, nei mesi di novembre e dicembre 1916 a Treviso. (Sentenza 11 febbraio 1921 del Tribunale di Treviso).

Ordine di servizio N. 23.

Modificazioni alle distanze chilometriche tassabili in seguito alla soppressione della linea di raccordo fra Cava Carbonara e Cava Manara.

In seguito alla soppressione della linea di raccordo fra Cava Carbonara e Cava Manara per rimozione dei relativi impianti (ordine di servizio 173-1916) le distanze chilometriche per le relazioni interessanti il tratto suddetto debbono essere computate in transito di Pavia, sempre quando computandole invece in transito di Milano Centrale o di Alessandria o di Genova Piazza Principe non risultino più brevi.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo Marittimo (Molo trapezoidale) ecc. da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo ». (Edizione 17 febbraio 1916) devono essere apportate le modificazioni di cui l'allegato *A* al presente ordine di servizio.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, in uso nelle gestioni e negli uffici di controllo, dovranno essere apportate le modificazioni secondo le indicazioni risultanti da apposito fascicolo da diramarsi a cura dell'Ufficio Controllo Viaggiatori e Bagagli » di Firenze.

Le stazioni ed Agenzie che hanno in fornitura biglietti interessanti il percorso Cava Manara-Cava Carbonara dovranno chiedere d'urgenza al Controllo Viaggiatori di Firenze la sostituzione dei biglietti stessi con altri valevoli per la via di Pavia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 23-1922.*

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) devesi:

— alle linee del Compartimento di Torino, a pagina 7, modificare la denominazione della linea « Vercelli - Mortara - Cava Manara (esclusa) » in: « Vercelli - Mortara - Cava Carbonara »;

— nella carta delle ferrovie dello Stato e nell'indice grafico cancellare il tronco Cava Carbonara - Cava Manara;

— nella tabella « (13) Torreberetti - (Gravellone) - Pavia », a pag. 71, di contro al nome della stazione di Pavia esporre il richiamo (3);

— a piè della tabella suddetta modificare le annotazioni nel modo seguente:

« (1) - Punto di diramazione fra le stazioni verso Torreberetti e quelle verso Mortara ».

« (2) - Punto d'innesto colla linea Milano - Voghera - Novi Ligure e di diramazione fra le stazioni verso Cava Carbonara e quelle verso Rogoredo ».

« (3) - Punto di diramazione fra le stazioni verso Torreberetti e quelle verso Cava Manara ».

— nella tabella « (16) Milano - Voghera - Novi Ligure, pure a pag. 71 - di contro al nome di Pavia esporre il richiamo (3), di contro al nome di Gravellone transito cambiare il richiamo (3) in (4) e di contro al nome di Cava Manara cancellare il richiamo (4 »;

— a piè della tabella suddetta modificare le annotazioni (3) e (4) nel modo seguente:

« (3) Punto di diramazione fra le stazioni verso Cava Manara e quella verso Cava-Carbonara »;

« (4) Punto d'innesto con la linea Torreberetti - Pavia e di diramazione fra le stazioni verso Rogoredo con quelle verso Cava Carbonara e verso Broni »;

— a pagina 72 sostituire la tabella « (21) Vercelli - Pavia - Stradella - Piacenza » con quella di cui all'allegato B.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo marittimo (Molo trapezoidale), ecc. da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario marittimo » (edizione 17 febbraio 1916) devono essere modificate, come qui appresso le distanze e gli istradamenti per le sottoindicate stazioni:

Pag. 17	Cava Carbonara . . .	Pavia-Casalpusterlengo-Noceto-Sarzana-Livorno Centrale	538	Pavia-Casalpusterlengo-Noceto-Livorno Centrale-Roma Termini	875	535	872
» 26	Garlasco	Id. . . .	551	Id. . . .	888	548	885
» 28	Gropello Cairoli . . .	Id. . . .	545	Id. . . .	882	542	879
» 42	Pieve Albignola . . .	Torreberetti-Novi Ligure-Livorno Centrale	544	Torreberetti-Novi Ligure-Livorno Centrale-Roma Termini	881	541	878
» 61	Tromello	Mortara-Alessandria-Novi Ligure-Livorno Centrale	553	Mortara-Alessandria-Novi Ligure-Livorno Centrale-Roma Termini	890	550	887
» 64	Villanova d'Ardenghi.	Pavia-Casalpusterlengo-Noceto-Sarzana-Livorno Centrale	541	Pavia-Casalpusterlengo-Noceto-Livorno Centrale-Roma Termini	878	538	875
» 65	Zinasco	Id. . . .	544	Id. . . .	881	541	878

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 23-1922.*

(21) Vercelli - Pavia - Stradella - Piacenza

Stazione	Vercelli	La Piemontese	Vinzaglio Torrione	Palestro	Robbio	Nicorvo	Mortara	Gambolò Remondò	Tromello	Garlasco	Gropello Cairoli	Villanova d'Ardenghi	Cava Carbonara (1)	Gravellone transito (2)	Pavia (3)	Cava Manara	Bressana Bottarone	Bressana Argine	Pinarolo Po	Barbianello	Broni	Stradella	Arena Po	Castel S. Giovanni	Sarmato	Rottofreno	S. Nicolò
Vercelli																											
La Piemontese	4																										
Vinzaglio Torrione	7	3																									
Palestro	12	8	5																								
Robbio	17	13	10	6																							
Nicorvo	23	19	16	12	7																						
Mortara	28	25	23	18	13	7																					
Gambolò Remondò	35	31	29	24	19	13	7																				
Tromello	41	37	35	30	25	19	14	7																			
Garlasco	46	42	39	35	30	23	18	11	5																		
Gropello Cairoli	52	48	45	41	36	29	24	17	11	6																	
Villanova d'Ardenghi	56	52	49	45	40	33	28	21	15	10	4																
Cava Carbonara (1)	60	56	53	49	44	37	32	25	19	14	8	4															
Gravellone transito (2)	65	61	58	54	49	42	37	30	24	19	13	9	6														
Pavia (3)	67	64	61	57	52	45	39	33	27	22	16	12	9	3													
Cava Manara	74	71	68	64	59	52	46	40	34	29	23	19	16	4	7												
Bressana Bottarone	81	78	75	71	66	59	53	47	41	36	30	26	23	11	14	7											
Bressana Argine	84	81	78	74	69	62	56	50	44	39	33	29	26	14	17	10	4										
Pinarolo Po	87	84	81	77	72	65	59	53	47	42	36	32	29	17	20	13	7	3									
Barbianello	90	87	84	80	75	68	62	56	50	45	39	35	32	20	23	16	10	6	3								
Broni	95	92	89	85	80	73	67	61	55	50	44	40	37	25	28	21	15	11	8	6							
Stradella	99	96	93	89	84	77	71	65	59	54	48	44	41	29	32	25	19	15	12	10	4						
Arena Po	104	101	98	94	89	82	76	70	64	59	53	49	46	34	37	30	24	20	17	15	9	5					
Castel S. Giovanni	111	108	105	101	96	89	83	77	71	66	60	56	53	41	44	37	31	27	24	22	16	12	7				
Sarmato	115	112	109	105	100	93	87	81	75	70	64	60	57	45	48	41	35	31	28	26	20	16	12	5			
Rottofreno	120	117	114	110	105	98	92	86	80	75	69	65	62	50	53	46	40	36	33	31	25	21	16	9	5		
S. Nicolò	124	121	118	114	109	102	96	90	84	79	73	69	66	54	57	50	44	40	37	35	29	25	21	14	10	5	
Piacenza	133 / *128*	130 / *125*	127 / *122*	123 / *118*	118 / *113*	111 / *106*	105 / *100*	99 / *94*	93 / *88*	88 / *83*	82 / *77*	78 / *73*	75 / *70*	*63*	66 / *61*	*59*	*53*	*49*	*46*	*44*	*38*	*34*	*29*	*22*	*18*	*13*	*9*

Le distanze stampate in carattere corsivo sono computate per la via di Casalpusterlengo.

(1) Punto di diramazione fra le stazioni verso Mortara e quelle verso Torreberetti.

(2) Punto di diramazione fra le stazioni verso Rogoredo e quelle verso Cava Carbonara e Cava Manara.

(3) Punto di diramazione fra le stazioni verso Mortara e quelle verso Voghera, e fra le stazioni verso Cava Manara e quelle verso Torreberetti.

Ordine di servizio N. 24.

Condizioni tecniche pel carico dei carri Poz da 43 tonnellate.

Sono in costruzione i carri a carrelli:

Poz 695000 a 695099, 695200 a 695299, 695400 a 695499, e 695600 a 695699 aventi la portata di tonn. 43, rispetto alla quale è consentita la solita tolleranza in più del 5 %. Il carico su questi carri deve essere fatto secondo uno dei modi seguenti:

1° Ripartita uniformemente su una superficie avente lunghezza non minore di m. 9.00 e larghezza non minore di m. 2.00, ed alle condizioni che il carico risulti simmetricamente disposto rispetto agli assi longitudinale e trasversale del carro.

2° Disponendo il carico in due cumuli, ciascuno dei quali abbia peso non superiore alla metà del carico massimo ammesso pel carro e sia uniformemente distribuito su una lunghezza non minore di m. 4.600 e per una larghezza di m. 2.00 e sia simmetricamente disposto rispetto ai perni dei carrelli.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 18, 19, 20, 21, 41, 42, 44 *e* 45.

Ordine di servizio N. 25.

Cambiamento di nome della stazione di Amendolara.

La stazione di *Amendolara*, della linea Taranto-Reggio Calabria, ha assunto la nuova denominazione di *Amendolara-Oriolo*.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edi-

zione giugno 1914), alle pagine 10 e 100 (tabella 117), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 26.

Cambiamento di nome della stazione di Sciara.

La stazione di *Sciara*, della linea Palermo-Porto Empedocle, ha assunto la nuova denominazione di *Sciara-Aliminusa*.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914)a alle pagine 56 e 103 (tabella 125), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 27.

Assunzione dell'esercizio della linea Lana Burgstall - Oberlana da parte dell'Amministrazione concessionaria e continuazione del servizio di corrispondenza con la linea stessa.

Col giorno 20 aprile 1922 le Ferrovie dello Stato cessano di esercitare la ferrovia Lana Burgstall - Oberlana; ed a partire dal successivo giorno 21 l'esercizio della ferrovia stessa viene assunto dalla concessionaria, « Società per azioni per la ferrovia locale Lana-Burgstall-Oberlana ».

La ferrovia Lana Burgstall - Oberlana continua ad essere ammessa al servizio di corrispondenza per le mèrci e per il bestiame a mezzo della stazione di Lana Burgstall la quale è incaricata del ricarteggio dei trasporti da e per la ferrovia suddetta, conforme all'articolo 30 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci ».

Le stazioni della ferrovia Lana Burgstall - Oberlana ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi cui sono abilitate e delle relative distanze dalla stazione di scambio di Lana Burgstall risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di Servizio.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba, Cormons e alla stazione di Cervignano » (edizione 1° gennaio 1921) devono essere depennati i nomi di tutte le stazioni della detta ferrovia e soppressa la tabella (19) a pagina 40; nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) riportare a pagina 6 (Indice parte III) l'indicazione:

LINEA LANA BURGSTALL - OBERLANA . . . . . pag. 191

nell'elenco alfabetico delle stazioni aggiungere, nelle sedi opportune, il nome delle stazioni di cui l'allegato prospetto con l'indicazione della pagina 191, e dopo la pagina 190 riportare tutte le indicazioni contenute nel prospetto suddetto.

Nella « Prefazione generale all' orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) nell'elenco delle stazioni, fermate, ecc. delle ferrovie dello Stato (pagine 8-17) devonsi cancellare i nomi di tutte le stazioni della ferrovia, devesi aggiungere a pagina 20, dopo l'indicazione di « Tolmezzo-Paluzza »:

/ / 720 / LANA BURGSTALL - OBERLANA / /

e nell'elenco delle « Località delle ferrovie secondarie, delle tramvie, ecc. » inserire, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni, di cui il prospetto allegato, con l'indicazione della linea 730.

Il Direttore generale

C. Crova.

Allegato all'ordine di servizio N. 27–1922

Ferrovia Lana Burgstall - Oberlana

STAZIONI	Distanza in chilometri dalla stazione di scambio di Lana Burgstall	Servizi cui sono abilitate				Impianti fissi						
		Merci		Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani carica-tori		Gru fisse		Bilance a ponte		Sagoma - limite
		G.V.	P.V.			di testa	di fianco	quantità	portata in tonnellate	quantità	portata in tonnellate	
Niederlana . . .	2	G	P	—	—	—	F	—	—	—	—	—
Mitterlana. . . .	3	G	P	B	—	—	F	—	—	—	—	—
Oberlana.	5	G	P	B	—	—	F	—	—	—	—	—

Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:

a) il numerario e gli oggetti preziosi;

b) le merci esplodenti ascritte alle categorie 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 7 alle tariffe;

c) le merci richiedenti l'uso di vagoni congiunti;

d) i trasporti caricati in vagoni con più di due assi;

e) i trasporti caricati in vagoni con interasse superiore a metri 6.50,

SENTENZA

Personale - Nomina nell'impiego - Documentazione riconosciuta erronea - Nullità dell'assunzione.

L'assunzione in servizio avvenuta in base a documenti riconosciuti in prosieguo di tempo sostanzialmente erronei, è inficiata di insanabile nullità contro la quale non varrebbe neppure invocare il disposto dell'art. 1300 del Codice civile in ordine al termine per la promovibilità delle azioni di nullità e di rescissione, trattandosi di rapporti di impiego pubblico e cioè di materia regolata esclusivamente dalle norme di diritto pubblico.

CONSIGLIO DI STATO: IV Sezione - 31 marzo 1922 (*Pres.* Sandrelli: *est.* Giriodi) - Mucci Domenico contro Ferrovie Stato.

DIRITTO

Considerato che dall'esame degli atti prodotti in giudizio risulta, che il ricorrente Mucci Domenico figlio di Angelo Maria e di Altieri Maria Grazia, nato a Benevento il 28 novembre 1870, chiese ed ottenene nel dicembre dell'anno 1901 di essere assunto in servizio presso la Società Italiana per le strade ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica, in qualità di manovale avventizio, presentando i documenti all'uopo richiesti, cioè atto di nascita, certificato di studi elementari, foglio di congedo militare, certificato penale e certificato di buona condotta intestati tutti al nome di un suo cugino Mucci Domenico, figlio di Giovanni e di Memoli Rosina, nato a Benevento il giorno 8 luglio 1880.

Soltanto nel giugno dell'anno 1917, in seguito alla revisione durante la guerra dalle Autorità Militari dei fogli di esonero dal servizio alle armi, venne a scoprirsi l'avvenuta sostituzione di persona; e per conseguenza la Amministrazione delle ferrovie dello

Stato, alla cui dipendenza il Mucci era passato in qualità di deviatore, col 1° luglio 1906, in seguito al riscatto della Ret e Adriatica, dopo avere contestato regolarmente i fatti all'interessato, che presentò le sue controdeduzioni, emise l'impugnato provvedimento in data 15 gennaio 1920; col quale furono annullati, per errore di persona, tanto la nomina avvenuta presso le ferrovie Meridionali che tutti i successivi provvedimenti presi dalla Società stessa e dalla subentrata Amministrazione ferroviaria dello Stato nei riguardi del ricorrente.

Considerato che, così stando le cose, deve riconoscersi pienamente legittimo l'operato della resistente Amministrazione poichè, quando pure fosse possibile ammettere la buona fede del ricorrente, il quale vorrebbe attribuire il fatto ad un equivoco commesso, a sua insaputa, da un terzo, a cui egli avrebbe affidato la pratica per la documentazione, basterebbe ad ogni modo il fatto positivo ed incontroverso che la assunzione del ricorrente al servizio delle Ferrovie avvenne in base ad un intiera serie di atti pubblici che si riferivano non alla persona del ricorrente, ma bensì a quella di un suo congiunto ed omonimo, il che costituisce non già un semplice errore circa qualche circostanza secondaria, ma una vera e propria sostituzione dell'intera figura morale e giuridica della persona, essendo la nomina del ricorrente avvenuta in sostanza sotto il nome di altro individuo.

Che tale sostituzione di persona apparisce nella specie tanto più importante e decisiva come causa di sostanziale ed insanabile nullità, ove si tenga presente che fra i documenti, in base ai quali il ricorrente ottenne la nomina vi era il certificato penale portante la data del 24 settembre 1901 che lo dichiarava immune da qualsiasi condanna, mentre dal certificato emesso dallo stesso Tribunale di Benevento in data del 24 settembre 1917 a richiesta dell'amministrazione ferroviaria, risulta invece che il ricorrente aveva già riportato nell'anno 1893 due condanne alla reclusione per lesioni in rissa e per violenze e minaccie a pubblici ufficiali, nonchè una terza condanna nel 1901 per il reato di contrabbando alle privative fiscali, e successivamente ne riportò una quarta nel 1912 per lesioni personali volontarie guarite in 19 giorni.

Che trattandosi di un errore sostanziale di persona, non giova al ricorrente invocare in suo favore la disposizione dell'art. 1300 del

cod. civ., secondo la quale le azioni di nullità o di rescisisone di un contratto per causa di errore non durano oltre i cinque anni a decorrere dal giorno in cui l'errore fu scoperto, e ciò a prescindere dall'osservanza che nella specie la sostituzione di persona venne a sicura notizia dell'amministrazione ferroviaria soltanto nel giugno 1917, cioè meno di 5 anni prima della data del provvedimento impugnato (15 gennaio 1920).

E' bensì vero che la esatta paternità del ricorrente trovasi già indicata nella sentenza di condanna pronunciata a suo carico dal Tribunale di Benevento il 16 aprile 1912, e che in base a quella sentenza l'amministrazione ferroviaria con provvedimento del 7 febbraio 1913 inflisse al Mucci la proroga di sei mesi al termine normale per l'aumento della paga, ma non è men vero che il fatto dell'avvenuta assunzione del Mucci in servizio in base ad una intiera documentazione riguardante altra persona fu scoperto soltanto nel 1917 in seguito alla revisione dei suoi documenti da parte delle autorità militari.

Che del resto l'invocata norma, essendo dettata dalla legge per i soli rapporti contrattuali di diritto privato, non potrebbe mai trovare applicazione nella materia dei pubblici uffici, che è regolata esclusivamente dalle norme del diritto pubblico: e nella specie non vi è dubbio che gli agenti delle Ferrovie dello Stato, ancorchè provenienti dalle Società già esercenti le Reti ferroviarie, rivestano tutti i caratteri di pubblici ufficiali, giusta l'articolo 18 della legge 22 aprile 1905 n. 137.

Per questi motivi:

La Sezione rigetta il ricorso.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L.	12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5a, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore, chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV - N. 17

27 APRILE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4753) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

Ordine di servizio N. 28.

Servizio dei biglietti combinabili internazionali.

A cominciare dal 1° maggio p. v. sarà iniziato il servizio dei biglietti combinabili internazionali dell'*Unione internazionale per il rilascio dei biglietti a tagliandi combinabili*, la quale interessa le principali Amministrazioni ferroviarie italiane, svizzere, francesi, belghe, olandesi ed inglesi, nonchè ferrovie secondarie ed imprese di navigazione marittime e lacuali.

Le disposizioni che regolano il servizio e le tariffe sono contenute in apposita pubblicazione, che verrà distribuita alle stazioni autorizzate ad accettare le domande per i biglietti e agli uffici che emetteranno i biglietti stessi.

Tale pubblicazione è composta delle seguenti parti:

Fascicolo I: contiene le condizioni di trasporto.

Fascicolo II: contiene la nomenclatura dei percorsi in ordine alfabetico i prezzi e le distanze relative.

Fascicolo III: contiene la nomenclatura dei percorsi in ordine numerico, i prezzi e le distanze relative.

Fascicolo IV: contiene le prescrizioni di esecuzione; nonchè della

Carta schematica dei percorsi, la quale indica le linee e i tratti di linea delle varie Amministrazioni per i quali è ammesso il rilascio dei biglietti.

I fascicoli I e II e la carta schematica dei percorsi sono a disposizione del pubblico, i fascicoli III e IV servono per uso esclusivo degli uffici.

Per uso ancora del personale interessato si espongono in appresso tutte le disposizioni di dettaglio da osservarsi per il servizio dei biglietti combinabili internazionali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15 e 16.

ISTRUZIONE.

per il servizio dei biglietti combinabili internazionali

e norme per la contabilità dei prodotti relativi.

PARTE I.

Condizioni di trasporto e norme per il servizio dei biglietti.

1\. — *Formazione degli itinerari.*

I biglietti si rilasciano per i percorsi da effettuarsi sulle linee di almeno due Amministrazioni che partecipino al Servizio dell'Unione e che appartengano a paesi differenti; essi sono composti di tagliandi per percorsi che si collegano successivamente e che permettono di effettuare:

— sia viaggi di corsa semplice (1);

— sia viaggi circolari;

— sia viaggi di andata e ritorno;

— sia viaggi composti in parte di percorsi circolari e in parte di percorsi di andata e ritorno.

Negli itinerari dei viaggi sono ammesse alcune interruzioni di percorso (percorsi di congiunzione), per le quali non si rilasciano tagliandi.

Sono anche considerati come percorsi di congiunzione, le interruzioni di percorso fra due punti di frontiera dei paesi ai quali appartengono le Amministrazioni che partecipano al servizio dell'Unione; così ad esempio la tratta attraverso l'Austria e la Germania da Brennero (frontiera italiana) a Hergenrath (frontiera belga) sarà da considerarsi di congiunzione per il biglietto circolare Roma, Genova, Ventimiglia, Parigi, Lille, Bruxelles, Hergenrath, Brennero, Venezia, Roma.

---

(1) Non possono essere rilasciati biglietti di corsa semplice in arrivo o in partenza dalla Svizzera.

I percorsi o tratti in base ai quali può essere, a scelta del viaggiatore, determinato l'itinerario del viaggio, risultano esposti alfabeticamente in apposito volume (Nomenclature alphabétique des parcours), ove, oltre ai percorsi ferroviari, di navigazione, automobilistici ed eventualmente effettuati con altri veicoli, ecc. per i quali si rilasciano i tagliandi, sono indicati pure i percorsi di congiunzione (parcours de raccordement).

2. — *Percorso minimo - Continuità dell'itinerario.*

La formazione dei biglietti è subordinata alle condizioni seguenti:

a) la lunghezza complessiva dei percorsi tassati (esclusi quindi quelli di congiunzione) non deve essere inferiore a 500 Km.;

b) i percorsi dei tagliandi e quelli di congiunzione devono seguirsi in modo da formare un itinerario ininterotto. L'itinerario si considera ininterotto anche quando i biglietti non comprendono tagliandi per il percorso fra due stazioni di una stessa località (1).

Esempi:

N. B. — I numeri che precedono l'indicazione delle tratte sono quelli delle serie corrispondenti e risultano dalla « Nomenclatura numerica dei tagliandi » (Nomenclature numérique des parcours).

a) Itinerario di viaggio di corsa semplice con *percorsi di congiunzione.*

Serie	Percorsi	Lunghezza dei percorsi	
		a pagamento	di congiunzione
9202	Palermo–Napoli Porto (via mare) . .	Km. 313	Km. —
8721	Napoli Porto–Napoli C.	» —	» 7
8635	Napoli C.–Milano C..	» 887	» —
8631	Milano C.–Modane confine	» 244	» —
5858	Modane confine–Modane	» 12	» —
—	Modane–Briançon	» —	» 35
5352	Briançon–Grenoble	» 219	» —
	Totale . . .	Km. 1675	

(1) Esempio: Fra Bruxelles-Nord e Bruxelles-Midi, Parigi-Nord e Parigi P. L. M.; Genève–Cornavin e Genève-Eaux–Vèves; Napoli C.-Napoli Porto, ecc.

b) Itinerario di viaggio di *corsa semplice* non ammesso perchè il viaggio termina in Svizzera.

Serie	Percorsi	Lunghezza dei percorsi
8916	Roma Termini-Venezia	Km. 609
8327	Venezia-Chiasso	» 317
7552	Chiasso-Basel S. B. B.	» 387
	TOTALE . . .	Km. 1313

3. — *Classi delle vetture e posti sui piroscafi.*

Le nomenclature alfabetica e numerica indicano le classi delle vetture o i posti sui piroscafi per i quali i tagliandi possono essere rilasciati ed indicano pure i casi in cui l'uso dei tagliandi è limitato a determinati periodi dell'anno.

Alcuni tagliandi sono validi facoltativamente per effettuare il viaggio o in ferrovia o sul piroscafo. Quando i piroscafi hanno soltanto due classi di posti, la prima classe del piroscafo corrisponde generalmente alla prima o seconda classe della ferrovia e la seconda classe del piroscafo alla terza classe della ferrovia.

In uno stesso biglietto possono riunirsi tagliandi di classi differenti, tanto se relativi a percorsi ferroviari quanto se relativi a percorsi di navigazione. Tuttavia i tagliandi valevoli per la terza classe sui percorsi ferroviari della Compagnia « South Eastern and Chatham Railway » non possono essere rilasciati insieme a tagliandi valevoli per una classe superiore sui percorsi continentali, a meno che non si tratti di tagliandi per percorsi su linee continentali sulle quali non circolano vetture di terza classe.

Nel fascicolo III (Nomenclature numérique des parcours) i numeri delle serie che sono sottolineati indicano i percorsi per i quali devesi assolutamente utilizzare tagliandi a percorso fisso.

I numeri delle serie preceduti da un asterisco indicano i percorsi per i quali devesi far uso di tagliandi facoltativi, ma per i quali, se le richieste da parte dei viaggiatori sono rilevanti, si può domandare all'Amministrazione interessata di stampare tagliandi a percorso fisso.

Per tutti gli altri percorsi, i cui numeri di serie non hanno i suddetti contrassegni, devesi far uso di tagliandi facoltativi.

4. — *Accesso ai treni, piroscafi e veicoli stradali.*

I tagliandi danno diritto di viaggiare con tutti i treni indicati negli orari ufficiali aventi vetture di pari classe e ad occupare il corrispondente posto sui piroscafi o veicoli stradali designati sui tagliandi, in quanto non ostino limitazioni risultanti dagli orari ufficiali o dagli stessi tagliandi.

Quando un tagliando è valido facoltativamente per un percorso in ferrovia o in piroscafo, il viaggiatore deve, per tutto il percorso indicato sul tagliando, servirsi esclusivamente dell'uno o dell'altro mezzo di trasporto, salvo disposizioni in contrario previste nella nomenclatura alfabetica dei percorsi.

I viaggiatori muniti di biglietto di prima classe sono ammessi nei treni o vetture di lusso quando vi sono posti disponibili e alla condizione di pagare i prescritti supplementi.

I viaggiatori devono provvedere essi stessi al trasporto loro e dei loro bagagli sui percorsi per i quali non si rilasciano tagliandi (percorsi di congiunzione, tragitto fra due stazioni di una stessa località o fra una stazione ed il porto d'imbarco o viceversa, ecc).

5. — *Uffici incaricati della preparazione dei biglietti e stazioni abilitate all'accettazione delle domande dei biglietti.*

La preparazione dei biglietti è affidata ai sottoindicati uffici:

a Firenze: Ufficio di viaggi e turismo (E. N. I. T.), 2, via degli Speziali;

a Milano: Ufficio di viaggi e turismo (E. N. I. T.), 16, via S. Margherita;

a Roma: Th. Cook & Son, Piazza Termini;

a Roma: Agenzia Chiari & Sommariva, Piazza Venezia;

a Roma: Agence des Compagnies françaises de navigation et de chemins de fer, 123, via del Tritone;

a Venezia: Ufficio di viaggi e turismo (E. N. I. T.), 49-50 Piazza S. Marco.

Nel seguente elenco sono indicate le stazioni abilitate all'accettazione delle domande dei biglietti, suddivise in gruppi a seconda degli Uffici ai quali dovranno inviare le domande che verranno loro presentate.

Ufficio di viaggi e turismo (E. N. I. T.) Firenze.

Ancona
Aquila
Arezzo
Ascoli Piceno
Bagni di Montecatini
Bologna
Carrara
Chiusi
Faenza
Firenze S. M. N.
Forlì
Grosseto
Livorno C.
Lucca
Massa
Modena
Parma
Perugia
Pesaro
Pisa
Pistoia
Ravenna
Reggio Emilia
Rimini
Siena
Spezia
Terni
Viareggio

Ufficio di viaggi e turismo (E. N. I. T.) Milano.

Alassio
Alessandria
Arona
Asti
Bergamo
Bordighera
Brescia
Chiasso
Como S. G.
Cremona
Cuneo
Domodossola
Genova P. P.
Lecco
Luino
Milano C.
Monza
Nervi
Novara
Novi
Pavia
Piacenza
Porto Maurizio
S. Remo
Santhià
Savona
Sondrio
Stresa
Torino P. N.
Ventimiglia
Vercelli
Voghera

Agenzia Th. Cook & Son - Roma.

Avellino
Bari
Benevento
Brindisi
Cagliari
Caltanissetta
Campobasso
Caserta
Catania C.
Catanzaro
Chieti
Civitavecchia
Cosenza
Foggia
Foligno
Giardini Taormina
Lecce
Messina C.
Napoli
Palermo C.
Pescara
Potenza Inferiore
Reggio Calabria
Roma Termini
Salerno
Sassari
Siracusa St.
Sulmona
Taranto
Trapani
Villa S. Giovanni

Ufficio di viaggi e turismo (E. N. I. T.) Venezia.

Belluno	Merano	Treviso
Bolzano	Padova	Trieste C.
Ferrara	Pola	Udine
Fiume	Rovereto	Venezia S. L.
Gorizia M.	Rovigo	Verona P. V.
Mantova	Trento	Vicenza

6. — *Domande di biglietti.*

Le domande dei biglietti possono essere presentate, o direttamente agli Uffici di cui al precedente articolo 5, o ad una delle stazioni in esso indicate, *le quali dovranno, con ogni sollecitudine, inviare le domande all'Ufficio fissato per ciascuna di esse.*

Le domande devono essere compilate dal viaggiatore su apposito modulo (Mod. Ci 239) che viene rilasciato gratuitamente: esse devono contenere le seguenti indicazioni:

a) cognome, nome, indirizzo e firma del richiedente;

b) numero dei biglietti (per adulti o per ragazzi);

c) data di inizio del viaggio;

d) stazione o ufficio di distribuzione dove il biglietto deve essere ritirato;

e) indicazione dei tagliandi (numero della serie, distanze e classe) e dei percorsi di congiunzione nell'ordine dell'itinerario del viaggio. I tagliandi per le diramazioni che partono da una stazione intermedia fra le due stazioni estreme di un tagliando, devono essere iscritti immediatamente avanti o dopo tale tagliando.

In via eccezionale si può dare corso alle domande inviate per lettera, alla condizione che esse contengano almeno le indicazioni seguenti: itinerario esatto, classe, età dei ragazzi se del caso, data dell'inizio del viaggio, stazione o ufficio di emissione dove il biglietto deve essere ritirato, e siano pure accompagnate dall'importo del diritto fisso di cui appresso.

7. — *Diritto fisso.*

Per ogni biglietto è dovuto il diritto fisso (frais de confection) di L. 8,00, che deve essere pagato al momento della presentazione

della domanda e che non viene rimborsato quando anche il viaggiatore non ritiri il biglietto.

Il diritto fisso è dovuto integralmente anche per un biglietto a mezza tariffa per un ragazzo (art. 17).

8. — *Consegna dei biglietti.*

I biglietti vengono rilasciati nelle ventiquattro ore successive al ricevimento della domanda quando questa è presentata direttamente ad uno degli Uffici di cui all'art. 5.

Quando la domanda è presentata pel tramite di una delle stazioni abilitate, i biglietti saranno rilasciati dalla stazione indicata per la consegna entro cinque giorni dalla data di ricevimento.

Le stazioni che i richiedenti possono designare per il ritiro dei biglietti sono le stesse abilitate all'accettazione delle domande.

All'atto di ricevere il biglietto il viaggiatore deve assicurarsi che esso corrisponda esattamente alla sua domanda e che tutti gli scontrini si trovino disposti nell'ordine di continuità richiesto, nessuna responsabilità assumendo dopo l'Amministrazione ferroviaria per eventuali errori. In ogni caso l'Amministrazione stessa, quando venga fatto presente tempestivamente l'errore, è tenuta soltanto a rifare il biglietto e, ove il viaggiatore non intenda più valersene, a restituirgli il diritto fisso. Quest'ultima disposizione si applica anche in caso di ritardo nella consegna del biglietto e dato che egualmente il viaggiatore non intenda più valersene.

Nel consegnare il biglietto le agenzie o stazioni devono curare che il viaggiatore apponga in inchiostro la propria firma sulla copertina.

Circa l'invio del biglietto da parte dell'ufficio emittente alla stazione designata per il ritiro tengansi presenti le norme indicate nella Parte II (art. 4).

Il pagamento del prezzo del biglietto dev'essere effettuato all'atto della consegna e non è accettato se non nelle specie di valuta stabilite dall'allegato 1 alle Tariffe e Condizioni pei trasporti in vigore sulle ferrovie dello Stato. Eccezionalmente è ammesso il pagamento in valuta francese di tutto l'importo del biglietto o di una parte di esso.

I biglietti vengono tenuti a disposizione di chi li ha richiesti,

per un periodo di quindici giorni a decorrere dalla data in cui incomincia la validità dei biglietti stessi, dopodichè l'importo relativo viene accreditato secondo quanto previsto alla Parte II (articolo 7).

9. — *Formato e colore dei biglietti.*

La copertina di colore bleu-chiaro dei biglietti vale per tutte le classi.

Le due prime pagine della copertina, che contengono gli estremi del biglietto, sono stampate in italiano, francese, inglese, olandese e tedesco; le altre due pagine, che contengono l'estratto delle condizioni di trasporto, sono stampate nella lingua del paese che rilascia il biglietto e in francese.

I tagliandi sono per percorsi fissi o facoltativi, secondo che portano stampate o manoscritte le indicazioni del numero di serie, della stazione iniziale e di quella terminale del percorso. Su di essi non devesi indicare il prezzo relativo.

I tagliandi sono dei seguenti colori:

giallo per la 1ª classe delle ferrovie, vetture e per la 1ª classe dei piroscafi marittimi;

verde per la 2ª classe delle ferrovie e vetture, per le vetture che portano una sola classe, per la 2ª classe dei piroscafi marittimi e per la 1ª classe dei piroscafi lacuali o fluviali;

bruno per la 3ª classe delle ferrovie e vetture, per la 3ª classe dei piroscafi marittimi e per la 2ª classe dei piroscafi lacuali o fluviali.

I tagliandi per percorsi che possono essere effettuati facoltativamente in ferrovia o in piroscafo, sono del colore adottato per la classe delle ferrovie.

I tagliandi per i percorsi da effettuarsi esclusivamente con piroscafi o con veicoli stradali, portano rispettivamente come distintivo il disegno di un piroscafo e l'indicazione « percorso in piroscafo » o il disegno di una vettura con l'indicazione « percorso in vettura ».

10. — *Autenticazione dei biglietti.*

Perchè la copertina e i tagliandi possano essere ritenuti validi, debbono portare il bollo a secco dell'Amministrazione emit-

tente. Su ogni biglietto deve risultare la data di decorrenza indicata col torchietto perforatore in modo da attraversare tanto la copertina quanto i tagliandi inseriti.

Sulla copertina deve inoltre risultare la firma del viaggiatore.

11. — *Composizione dei biglietti.*

I tagliandi debbono essere riuniti — a cura dell'Ufficio che rilascia il biglietto — nell'ordine indicato nella domanda e fissati poi alla copertina a mezzo di due punti metallici.

Sulla copertina, negli spazi opportunamente disposti, debbono essere completate a mano e con inchiostro le indicazioni relative:

1°) al quantitativo di giorni per cui è valido il biglietto:

2°) alla data di scadenza della validità stessa;

3°) al prezzo del biglietto, che deve essere espresso in franchi francesi e in lire italiane, con il tasso del cambio giornaliero preso di base per la conversione dei franchi in lire.

Per i ragazzi dai tre agli otto anni, i quali pagano metà tariffa, viene rilasciatao un biglietto eguale a quello per adulti, ma sull'angolo superiore destro della copertina e di tutti i tagliandi bisogna apporre un bollo con la seguente dicitura:

Ragazzo	Enfant
Child	Kind

12. — *Validità dei biglietti.*

La validità dei biglietti è fissata come segue:

45 giorni	se la somma dei percorsi dei tagliandi è	da 500 a 1000 chilometri
60 »		da 1000 a 3000 »
90 »		superiore ai 3000 »

La validità decorre dal giorno (questo compreso) indicato come inizio del viaggio dal viaggiatore sulla domanda del biglietto

e risultante sul biglietto dal timbro a perforazione dell'ufficio di emissione *e scade alla mezzanotte dell'ultimo giorno, nè può in alcun caso essere prorogata.*

Le distanze afferenti ai percorsi di congiunzione non sono computate agli effetti della determinazione della validità del biglietto.

13. — *Utilizzazione dei biglietti.*

Il viaggio può essere incominciato in qualunque giorno entro il periodo di validità del biglietto.

Tanto al principio del viaggio quanto ad ogni ripresa dello stesso, dopo una fermata (art. 15), non è necessaria la vidimazione dei biglietti sui percorsi italiani e svizzeri.

Nei biglietti circolari di andata-ritorno e in quelli composti in parte di percorsi circolari ed in parte di percorsi di andata-ritorno, il viaggiatore può iniziare e terminare il viaggio ad una stazione intermedia del percorso riferentesi al primo tagliando: in tal caso il biglietto deve essere preventivamente sottoposto al visto del capo-stazione della stazione di partenza, il quale deve apporre sul tagliando l'annotazione « *Viaggio incominciato a . . . . . in direzione di* . . . . ».

Il tagliando portante detta annotazione deve quindi essere lasciato attaccato al biglietto per essere poi ritirato a viaggio compiuto.

Dopo ritirato il biglietto non è ammesso di introdurvi nuovi tagliandi, nè di sostituire con altri quelli che già vi si trovano.

I tagliandi devono essere utilizzati nello stesso ordine nel quale sono inseriti nel biglietto. Però, nel caso di viaggio circolare, è ammesso che i tagliandi vengano utilizzati anche in ordine inverso a quello di iscrizione, purchè nell'itinerario del biglietto non siano compresi tagliandi valevoli per un solo senso, o percorsi di congiunzione di eguale specie. Se più percorsi circolari o di andata-ritorno o di diramazione irradiano da una stessa stazione, il viaggiatore è libero di compiere tali percorsi nell'ordine che preferisce.

Supposto che venga chiesto, per un viaggio avente origine da Roma, il seguente itinerario:

Roma - Napoli - Roma - Bologna - Roma - Modane confine - Modane - Belfort - Modane - Modane confine - Roma;

i tagliandi dovranno essere situati nel biglietto nell'ordine suaccennato in base alla richiesta del viaggiatore. Questi però può iniziare il viaggio per Bologna anzichè per Napoli e recarsi poi in questa seconda città per ritornare a Roma, d'onde proseguire per Modane, ecc.

Supposto altresì il seguente itinerario: Milano - Torino - Alessandria - Mortara - Milano - Venezia - Bologna - Milano - Iselle confine - Vallorbe frontière - Parigi - Vallorbe frontière - Iselle confine - Milano;

il viaggiatore può modificare l'ordine dell'itinerario recandosi prima a Venezia passando per Bologna e ritornando a Milano per la via di Verona o viceversa, per poi recarsi a Torino passando per Novara e ritorando a Milano per la via di Alessandria o viceversa, e poi continuare il viaggio per Iselle, ecc.

Similmente un viaggiatore che provenga dall'estero munito di biglietto combinabile predisposto per il seguente itinerario: Basilea - Chiasso - Milano - Verona - Venezia - Bologna - Milano - Genova - Firenze - Genova - Milano - Chiasso - Basilea;

potrà, giunto a Milano, in luogo di recarsi a Venezia per la via di Verona secondo la disposizione dei tagliandi, seguire la via di Bologna e ritornare da Venezia per la via di Verona, oppure effettuare il viaggio di andata-ritorno Milano - Genova - Firenze prima del circolare di diramazione Milano - Venezia - Bologna - Milano o viceversa.

14. — *Ritiro dei tagliandi.*

I tagliandi devono essere staccati dal biglietto soltanto dal personale di servizio. *Il personale deve usare la massima attenzione nello stacco dei tagliandi, onde evitare di ritirare quelli concernenti percorsi non ancora effettuati, tenuto conto specialmente delle precitate facoltà di inversione di itinerario di cui al precedente art.* 13.

I tagliandi presentati disgiunti dalla copertina sono considerati nulli e ritirati se il viaggiatore non può nello stesso tempo presentare la copertina del biglietto e gli altri tagliandi relativi ai percorsi non effettuati.

15. — *Fermate nelle stazioni intermedie.*

I viaggiatori hanno il diritto di fermarsi:

a) in Italia ed in Svizzera in tutte le stazioni del percorso senza formalità;

b) nel Belgio nelle stazioni indicate sui tagliandi, senza formalità e in tutte le altre stazioni del percorso dietro semplice visto del capo stazione o del suo delegato;

c) in Inghilterra, in Francia, in Olanda e nel Gran Ducato di Lussemburgo nelle stazioni estreme di ogni percorso senza formalità e in tutte le altre stazioni del percorso alla condizione di far timbrare il biglietto dalla stazione di fermata, subito dopo l'arrivo e prima di uscire dalla stazione.

Salvo le eccezioni indicate nella nomenclatura alfabetica, i percorsi in piroscafo o in vetture devono essere compiuti senza fermate.

Il viaggiatore che interrompa il viaggio in una stazione intermedia, deve poi riprendere il viaggio o dalla stazione in cui si è fermato o da una stazione seguente situata nell'itinerario già iniziato. In quest'ultimo caso il viaggiatore perde ogni diritto al percorso non effettuato.

La durata delle fermate è illimitata entro il periodo di validità del biglietto.

16. — *Cambio di classe.*

I viaggiatori che desiderano prendere posto in classe superiore per il percorso di un tagliando del biglietto od anche di una sola parte del percorso del tagliando stesso, devono pagare la differenza fra il prezzo di un biglietto di corsa semplice a tariffa ordinaria della classe cui dà diritto il biglietto in loro possesso e quella d'un biglietto di corsa semplice — pure a tariffa ordinaria — della classe superiore che si vuole occupare, computata per il percorso pel quale si chiede il cambio di classe.

Se il tagliando è valido per un itinerario di forma tale da non potervi applicare la tariffa differenziale *A*, si dovrà scindere l'itinerario pel quale è da calcolarsi il supplemento, in tante tratte quante saranno necessarie onde poter applicare la tariffa stessa e stabilire poi le differenze corrispondenti ad ogni tratta.

Così ad esempio: Un viaggiatore, in possesso di un biglietto combinabile internazionale comprendente il tagliando delle Ferrovie dello Stato di II cl. Serie 8687 (Modane frontiera-Ventimiglia frontiera, via Torino-Milano-Trieste-Firenze-Napoli-Pisa-Genova) che desidera effettuare in I cl. il percorso Firenze-Napoli-Genova dovrà pagare la differenza fra i biglietti di I e II cl. per i percorsi Firenze-Napoli e Napoli-Genova e cioè:

Firenze-Napoli Km. 565 prezzo di I cl. L. 213.—; di II cl. L. 133.80 = Differenza . . . . L. 79.20

Napoli-Genova Km. 743 prezzo di I cl. L. 245.80; di II cl. L. 154.— = Differenza . . . . » 91.80

Diritto fisso . . . . » 1.—

Addizionale . . . . » 0.05

Totale della esazione suppletiva . . . L. 172.05

17. — *Ragazzi.*

a) i ragazzi di età al di sotto dei tre anni sono trasportati gratuitamente, senza diritto al posto;

b) i ragazzi di età compresa fra i tre e gli otto anni e quelli di età inferiore ai tre anni, per i quali viene richiesto un posto apposito, sono trasportati a metà tariffa;

c) al disopra degli otto anni i ragazzi pagano tariffa intera.

18. — *Prezzi.*

I prezzi dei singoli percorsi sono indicati nel fascicolo III - Nomenclatura numerica dei percorsi (Nomenclature numérique des parcours) nella moneta del paese a cui ogni percorso appartiene.

Per i percorsi italiani i prezzi sono calcolati in base alla tariffa normale per treni diretti od alla tariffa differenziale *A* a seconda della lunghezza dei percorsi.

Nei prezzi per i percorsi italiani sono già compresi gli aumenti di tariffa, il diritto fisso e la tassa addizionale pro-mutilati di centesimi cinque.

19. — *Divieto di cessione del biglietto.*

Il biglietto è personale e non è quindi cedibile.

Il viaggatore deve apporre la propria firma in inchiostro sulla copertina del biglietto prima di incominciare il viaggio, ed è te-

nuto pure a ripetere la propria firma ad ogni richiesta del personale addetto alla controlleria. Se la firma manca nel biglietto, il personale deve invitare il viaggiatore a riparare immediatamente all'omissione.

Il biglietto utilizzato illecitamente viene ritirato ed il portatore considerato come sprovvisto di biglietto.

20. — *Rimborso del prezzo dei biglietti.*

In caso di perdita del biglietto, di abbandono o interruzione del viaggio per cause di cui le Amministrazioni non sono responsabili, queste non sono tenute ad alcun rimborso per i percorsi non effettuati.

21. — *Bagagli.*

In base al suo biglietto il viaggiatore è ammesso a far spedire il suo bagaglio, per relazioni comprese nell'itinerario del biglietto stesso, sia in servizio interno di ciascuna amministrazione, sia in servizio diretto internazionale, nei limiti, in quest'ultimo caso, delle corrispondenze previste dalle tariffe relative ai singoli servizi.

Il viaggiatore deve conformarsi, sotto la sua intera responsabilità, alle prescrizioni in materia di dogana, di sanità e di polizia per quanto riguarda la visita dei suoi bagagli e deve inoltre presenziare a tali visite, salvo le eccezioni ammesse dai relativi regolamenti.

22. — *Condizioni generali.*

Il trasporto dei viaggiatori, in quanto non è diversamente stabilito dalle precedenti disposizioni, è regolato, su ogni territorio, dalle disposizioni legislative e dai regolamenti vigenti per il servizio interno di ogni Amministrazione.

PARTE II.

Norme contabili.

1. — *Compilazione della domanda e computo del prezzo del biglietto.*

L'agente incaricato della tassazione del biglietto deve compilare la parte destra della domanda presentata dal viaggiatore (Mod. Ci 239), eseguendo le operazioni di cui appresso:

1°) riportare, corrispondentemente all'indicazione di ciascun percorso, il prezzo relativo, espresso nella valuta nazionale del paese cui si riferisce il percorso stesso, nelle separate colonne opportunamente predisposte e sommare i prezzi di ciascuna colonna;

2°) convertire in franchi francesi i totali di ciascuna colonna non espressi in tale moneta, ad un cambio convenzionale (fissato mensilmente dall'amministrazione gerente su una media dei corsi quotati alla Borsa di Parigi) e sommare poi i totali delle singole colonne;

3°) convertire tale prezzo complessivo in valuta italiana al nostro cambio giornaliero.

Sulla copertina del biglietto deve essere riportato tanto il prezzo in franchi francesi, quanto il prezzo in lire con l'indicazione del tasso corrente di cambio adoperato per quest'ultima conversione.

2°) — *Contabilizzazione del diritto fisso.*

All'atto del ricevimento della domanda le stazioni ed Uffici (art. 5 parte 1) devono incassare il diritto fisso di L. 8, di cui all'art. 7 della parte 1ª, emettendo un biglietto speciale « Mod. Ci 203 *ter* » per diritti fissi, di cui all'O. S. n. 158/1921, come si trattasse di un biglietto di abbonamento, con l'avvertenza di indicare a penna, in ambo le sezioni, che riferiscesi a biglietto combinabile internazionale.

La sezione superiore del biglietto « Ci 203 *ter* » dovrà allegarsi alla domanda, nello stesso modo praticato pei biglietti di abbonamento.

Gli uffici di distribuzione dei biglietti combinabili, anche per quelli venduti da essi direttamente ai viaggiatori, devono regolarsi per quanto riguarda il diritto fisso, nello stesso modo che le stazioni richiedenti, cioè dovranno emettere il biglietto « Mod. Ci 203 *ter* » relativo, da contabilizzarsi nei prospetti del servizio interno, indipendentemente dalla contabilizzazione del biglietto combinabile.

La contabilizzazione dei biglietti « Ci 203 *ter* », come è detto nel suaccennato O. S., dovrà farsi nel prospetto XVII del servizio interno del Mod. 213-*A*.

3. — *Trasmissione delle domande agli uffici di distribuzione.*

Le domande accettate dalle stazioni devono essere inoltrate, corredate del biglietto pel diritto fisso di cui al punto precedente, al competente ufficio di distribuzione col primo treno utile, ed in via di semplice corrispondenza in busta, con l'indicazione esterna « Combinabili Internazionali » ed indirizzata al Capo Stazione di . . . . per l'Ufficio di distribuzione di . . . .

Le stazioni debbono registrare, in un fascicolo che all'uopo formeranno, le domande ricevute ed inoltrate all'Ufficio di distribuzione della propria giurisdizione.

4. — *Invio dei biglietti alle stazioni richiedenti o designate per la consegna* (1).

Gli uffici di distribuzione, accertato il regolare pagamento del diritto fisso, mediante la presenza del biglietto « Mod. Ci 203 *ter* » relativo, come è detto al precedente punto 2°, rimetteranno in piego raccomandato, alle stazioni richiedenti o designate, i biglietti combinabili preparati in conformità delle indicazioni contenute nella domanda, omettendo di comprendere nell'importo relativo le L. 8 del diritto fisso.

L'invio dei biglietti dovrà essere scortato dalla ricevuta « Mod. Ci 247 » prevista dal punto *a*) dell'istruzione allegata all'O. S. 184/1921.

Il predetto « Mod. Ci 247 », col quale gli Uffici di distribuzione accompagneranno il biglietto, dovrà portare le seguenti indicazioni:

a) il numero della copertina;

b) il nome e cognome del viaggiatore;

c) l'importo complessivo del biglietto in lire italiane, compresa la addizionale, ma escluso il diritto fisso, esponendo anche separatamente, per norma, l'importo totale in franchi francesi al netto di aggio.

---

(1) Le stazioni designate per la consegna possono essere esclusivamente quelle elencate nell'art. 5 della parte I^a^.

5. — *Contabilizzazione dei biglietti.*

Gli uffici di distribuzione dovranno contabilizzare tutti i tagliandi emessi, sugli appositi prospetti « Mod. Ci 250 *A* e 250 *B* », utilizzando il primo per i tagliandi italiani, il secondo per quelli esteri, tenendoli separati fra le diverse Amministrazioni.

Sui Mod. 250 *A* e *B* l'importo unitario per ciascuna tratta (italiana od estera) dovrà essere esposto riportando quello risultante dalla « Nomenclatura », convertito in franchi francesi in base al cambio medio che verrà mensilmente notificato a cura dell'Amministrazione.

Detti prezzi, in franchi francesi, saranno contabilmente considerati come se fossero lire italiane.

Gli Uffici di distribuzione porteranno in conto l'importo complessivo dei biglietti combinabili nell'ultima pagina del Riepilogo Generale « Mod. Ci 212, sotto la voce, da intestarsi a penna: « *g*) BIGLIETTI COMBINABILI INTERNAZIONALI », al netto dell'importo dell'addizionale « pro-mutilati », che verrà indicata separatamente ed in cifra complessiva.

Dell'importo, aggio compreso, dei biglietti che gli uffici di distribuzione inviano per la consegna alle stazioni richiedenti o designate, gli Uffici stessi dovranno accreditarsi seguendo le modalità stabilite per i biglietti di abbonamento dal punto *c*) dell'Istruzione allegata all'O. S. 184/1921.

Le stazioni ed Uffici che consegneranno i biglietti, si regoleranno invece, nel modo prescritto dal punto *b*) *dell'Istruzione* sopra citata, servendosi dello stesso modulo all'uopo istituito (Ci 258).

6. — *Riscossione dei prezzi e contabilizzazione dell'aggio.*

Ammesso che per un biglietto consegnato direttamente, si debbano incassare in complesso . . . . . . Fr. Francesi 800, ossia, al cambio giornaliero di 160, ... Lire Italiane 1280. l'Ufficio di distribuzione indicherà dette cifre sulla copertina dei biglietti, regolandosi come appresso:

Quando il pagamento venga effettuato in valuta Italiana, la differenza riscossa a titolo di aggio, sarà assunta a debito sul

« Mod. Ci 303 *bis* » (che viene appositamente istituito per essere distinto dall'attuale 303, riflettente gli altri servizi diretti internazionali).

Se il viaggiatore offrisse in pagamento, totale o parziale, valuta francese, a giustificazione della mancata o parziale riscossione dell'aggio, dovrà essere fatta opportuna scritturazione nella colonna 5 del Mod. « Ci 303 *bis* ».

Quando il biglietto venga inviato, per la consegna, ad una stazione richiedente o designata, l'Ufficio di distribuzione si addebiterà, senz'altro, sul Mod. « 393 *bis* » anche dell'aggio e la stazione ricevente assumerà a debito l'intiero importo, aggio compreso, salvo ad accreditarsi di quest'ultimo nel caso che venisse offerta in pagamento valuta francese.

Tale accreditamento verrà giustificato sul Mod. « Ci 303 *bis* » sotto la voce « Credito per aggio non riscosso » (colonna 10) ed il totale di detta colonna sarà da riportarsi nel Mod. C. 302 - quadro C bis - con apposita annotazione.

7. — *Biglietti non ritirati.*

I biglietti per qualsiasi causa rifiutati e quelli non ritirati entro i 15 giorni (Parte I, art. 8) dovranno essere annullati, accreditandosi dei relativi importi, espressi in lire, con le stesse modalità dei biglietti di abbonamento, come al su richiamato O. S. n. 184/1921.

8. — *Controlleria.*

Gli agenti delle stazioni e dei treni addetti alla controlleria si atterranno alle stesse norme in uso per altre categorie di biglietti in quanto si tratti delle condizioni comuni, cioè: validità, percorrenza, irregolarità, ecc.

Nelle perforazioni di controlleria sono da osservarsi le disposizioni seguenti:

All'inizio dell'uso di un tagliando gli agenti addetti al servizio delle sale ed eventualmente anche i controllori ed il personale

viaggiante, devono forarlo nell'angolo superiore destro. Nelle successive controllerie i controllori e gli agenti addetti alla controlleria dei treni, devono praticare, nei tagliandi a serie fissa, le forature nelle caselle apposite sul nome della stazione oltrepassata, come segno di annullamento di percorso già compiuto. Nei tagliandi facoltativi la foratura verrà fatta nelle caselle apposite sul numero dei chilometri che il viaggiatore ha già percorsi. Nessuna foratura deve essere praticata sul biglietto per le fermate intermedie.

ESEMPIO: *a*) Eseguendosi la controlleria fra Firenze e Arezzo ad un tagliando a serie fissa pel percorso Milano Roma, la perforazione a cura del personale del treno sarà praticata sul nome della stazione di Firenze, già oltrepassata.

b) Eseguendosi invece la controlleria fra Foggia e Barletta ad un tagliando facoltativo valevole per il percorso Bologna-Brindisi, la perforazione dovrà essere praticata alla casella indicante km. 600.

Durante la controlleria in nessun caso si dovrà forare la copertina del biglietto.

9. — *Ritiro dei tagliandi.*

I tagliandi devono essere ritirati al termine del percorso su di essi indicato. Di massima il ritiro deve aver luogo a cura della stazione terminale.

Peraltro, quando il viaggiatore non si fermasse in detta stazione e proseguisse il viaggio utilizzando il tagliando successivo, il ritiro dei tagliandi relativi a percorsi compiuti deve farsi sui treni a cura degli agenti incaricati della controlleria.

La matrice di ogni tagliando deve essere lasciata sempre unita alla copertina.

I tagliandi ritirati dalle stazioni sono da inviarsi *in piego speciale* al Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze (Reparto 7°).

I tagliandi ritirati sui convogli devono essere consegnati per l'invio al detto Controllo:

a) dai Controllori, alla stazione nella quale effettuano il versamento giornaliero;

b) dagli altri agenti addetti alla controlleria, alla stazione nella quale ha termine il loro servizio.

Stante la possibilità di utilizzare i tagliandi in senso inverso, ovvero di invertire l'ordine dei viaggi (parte I, art. 13), si fa ancora speciale raccomandazione di usare la massima attenzione nello stacco dei tagliandi, per evitare il ritiro di quelli non ancora utilizzati.

10. — *Copertina.*

Al compimento del viaggio, dovrà essere ritirato dal biglietto l'ultimo tagliando insieme alla copertina.

INDICE

PARTE I.

Condizioni di trasporto e norme per il servizio dei biglietti.

PARTE II.

Norme contabili.

Circolare N. 17.

Applicazione del bollo del conduttore sui documenti di trasporto.

Nonostante i richiami più volte fatti, i conduttori dei treni continuano ad omettere l'applicazione del timbro a data, indicante il treno col quale la merce viene rimessa alla stazione destinataria, sulle lettere di vettura dei diversi servizi ed a tergo di tutti i fogli di via scortanti i trasporti in servizio internazionale.

Essendo intendimento che venga a cessare tale anormalità, che riesce di pregiudizio agli accertamenti che i Controlli debbono eseguire, si avverte che saranno d'ora innanzi adottati provvedimenti disciplinari a carico dei manchevoli, ed all'uopo sono stati interessati i Controlli stessi a comunicare con elenchi i documenti che risulteranno privi dei timbri in questione, i quali, all'occorrenza, dovranno essere forniti ai conduttori dalle competenti Divisioni Movimento.

Si aggiunge che la mancanza dell'apposito spazio a tergo dei documenti del servizio internazionale non dispensa i conduttori dall'obbligo di apporvi il bollo a data.

In ogni caso si ricorda alle stazioni che alle eventuali omissioni esse debbono supplire con annotazioni manoscritte, come è detto all'art. 14 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 18.

Alienazione materiali residuati dalla guerra.

Dal 20 aprile 1922 la gestione della alienazione materiali residuati dalla guerra e della assegnazione materiali provenienti dalla raccolta dei rottami al fronte, di cui la circolare n. 67 pubbli-

cata nel *Bollettino ufficiale* n. 51 del 16 dicembre 1920, è passata sotto la dirigenza del Capo Servizio Principale gr. uff. ingegnere QUINTO ORSO.

Ferme restando tutte le altre disposizioni specificate nella circolare soprarichiamata, la corrispondenza relativa a tale gestione dovrà essere rivolta all'indirizzo seguente: « Direzione Generale ferrovie dello Stato - Ufficio alienazione materiali residuati dalla guerra ».

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Buffet di stazione - Capitolato generale di concessione - Clausola di anticipata rescissione - Pretesa nullità - Inammissibilità e insindacabilità.

La convenzione in base alla quale un privato assume la gestione del servizio di un buffet di stazione, servizio connesso a quello ferroviario e quindi indubbiamente di interesse pubblico, ha tutte le caratteristiche della concessione amministrativa sottratta al sindacato del magistrato ordinario in quanto si tratti di facoltà che implicano l'esercizio di un potere discrezionale.

Insindacabili devono ritenersi i motivi per i quali l'Amministrazione ferroviaria avvalendosi della clausola di revoca, avente i caratteri della condizione risolutiva potestativa, prevista dal capitolato generale sulle concessioni dell'esercizio di buffet-ristoratori nelle stazioni, provvede all'anticipata disdetta della convenzione.

Nè potrebbe giovare, agli effetti di far dichiarare nulla quella clausola e di mantenere viva l'obbligazione, il ricorso all'articolo 1162 del codice civile, perchè per l'articolo stesso si dovrebbe al caso proclamare la nullità dell'intera convenzione.

TRIBUNALE DI ROMA — Sentenza 25 maggio, 3 giugno 1921 (*est.* Manca) — Ditta Pasquale Mazzi contro Ferrovie Stato.

IN FATTO.

Risulta che con contratto stipulato il 3 novembre 1916 e registrato il 23 dello stesso mese ed anno il sig. Mazzi Giuseppe ottenne dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato la concessione dell'esercizio del caffè ristorante nella stazione di Terontola

con relativi locali, dipendenze ed attinenze per un periodo di anni 3 e cioè dal 1° luglio 1916 al 30 giugno 1919. Tale concessione era regolata oltre che dai patti speciali in esso stabiliti, anche dal capitolato generale concernente le concessioni dell'esercizio di caffè-ristoratore nelle stazioni compilato dalle Ferrovie e registrato in Roma il 30 dicembre 1916.

Con successivo contratto aggiunto in data 31 dicembre 1916. registrato il 21 febbraio 1917 con scadenza parimenti al 30 giugno 1919 lo stesso Mazzi ottenne dalla Amministrazione delle ferrovie la concessione dello impianto di un apposito locale ad uso esclusivo di caffè e ricovero per i militari transitanti nella detta stazione.

Prima della scadenza dei due accennati contratti il Mazzi chiese la proroga della concessione che fu rinnovata con contratto 16 luglio 1920, reg. il 6 agosto successivo per altri tre anni e cioè fino al 30 giugno 1922.

Con detta nuova convenzione il canone annuo fu fissato in lire 3000 da corrispondersi anticipatamente e l'Amministrazione si riservò la facoltà (articolo 3) di disdire la concessione a suo insindacabile giudizio, in qualunque tempo e col solo preavviso di tre mesi, indipendentemente dai casi di decadenza o rescissione previsti dall'articolo 24 del capitolato generale sopra ricordato.

Avvalendosi di tale facoltà l'Amministrazione delle ferrovie con lettera del 28 settembre 1920 indirizzata al Mazzi intimava la disdetta della concessione per il 31 dicembre 1920.

Per tale fatto ritenendosi il Mazzi leso nei suoi diritti con atto 16 dicembre 1920 ha convenuto in giudizio innanzi a questo Tribunale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nella sua rappresentanza assumendo: che la facoltà riservata dall'articolo 3 della nuova convenzione deve ritenersi nulla perchè contraria ai principi che regolano le obbligazioni; che in conseguenza è anche nulla la disdetta intimata dalle Ferrovie.

Chiede perciò che il Tribunale riconosciuta la anzidetta nullità dichiari tenuta l'Amministrazione ferroviaria all'osservanza della convenzione fino al 31 giugno 1922 giorno della scadenza con vittoria di spese ed onorari e con sentenza provvisoriamente eseguibile.

IN DIRITTO.

Si osserva che la difesa dell'attore, riportandosi ad una distinzione ormai abbandonata dalla dottrina e dalla giurisprudenza fra atti di gestione ed atti di impero, sostiene che la concessione dell'esercizio di un caffè-ristorante, in una stazione ferroviaria per la sua forma e per le clausole che l'accompagnano abbia tutti i caratteri di un contratto in cui l'Amministrazione interviene compiendo un atto di gestione.

Sostiene ancora che a detto esercizio non possano riconoscersi le peculiari caratteristiche di un pubblico servizio, di guisa che la convenzione stipulata fra il privato che lo assume e le Ferrovie deve essere esclusivamente disciplinata dalle norme del diritto privato. Ne trae la conseguenza che la clausola di revocazione « ad mutum » di cui all'articolo 3 del contratto 16 luglio 1920 sopra ricordato debba ritenersi nulla e di nessun effetto a tenore dell'articolo 1162 codice civile, come quella che farebbe dipendere l'obbligazione dalla mera volontà di una delle parti.

Rileva il Collegio che il ragionamento è fondato su un assai ristretto concetto del pubblico servizio, il quale, posto che le multiformi esigenze della vita moderna costringono gli enti pubblici, statali ed autarchici ad evocare a sè funzioni sempre più numerose e svariate, non può ritenersi limitato alla tutela dell'ordine od all'assicurazione di certi elementi necessari alla convivenza collettiva.

D'altro canto le Ferrovie rappresentano fuori di ogni dubbio un servizio pubblico dei più delicati ed importanti, e sarebbe illogico negare tale caratteristica anche a tutti quei servizi minori, e quindi anche a quello di ristoro dei viaggiatori nelle stazioni di fermata che servono indubbiamente a completare quello di trasporto ed a renderlo più rispondente agli aumentati bisogni del traffico. E del resto, il servizio di ristoro nelle stazioni è indubbiamente trattato dalle Ferrovie come pubblico, in quanto la Amministrazione non solo ha compilato un capitolato generale che ad esso si riferisce, ma ne concede l'esercizio ai privati in ragione quasi di monopolio, autorizzandone la gestione nei locali delle stazioni, esercitandovi il potere di sorveglianza ed

intervenendo direttamente nel fissare il prezzo di vendita dei diversi generi.

La convenzione pertanto, in base alla quale un privato assume la gestione dell'accennato servizio ha tutte le caratteristiche della concessione amministrativa di quel contratto cioè, nel quale insieme ad elementi del diritto privato si trovano ed in misura preponderante, elementi di diritto pubblico.

Da ciò non ne consegue peraltro che la conoscenza delle controversie dipendenti da siffatte convenzioni sia sottratta all'Autorità giudiziaria ordinaria, come vorrebbe la difesa delle Ferrovie, perchè dai patti contenuti in dette convenzioni sia che abbiano carattere puramente privato, sia che rappresentino autolimitazioni apportate dalla pubblica amministrazione ai suoi poteri discrezionali derivano indubbiamente diritti subbiettivi tutelati dall'azione giudiziaria dinanzi al magistrato ordinario, cui però è vietato il sindacato di quelle facoltà che implicano l'esercizio di un potere discrezionale per parte dell'Amministrazione.

Ma nel merito, la domanda dell'attore non può essere accolta perchè ammessa l'influenza di elèmenti di diritto pubblico nelle concessioni amministrative, non può disconoscersi la legittimità della revoca delle concessioni stesse anche quando la facoltà di revoca non abbia formato oggetto, come invece è avvenuto nel caso in esame, di un esplicato patto contrattuale.

Constatato perciò che le Ferrovie hanno tempestivamente, a tenore dell'art. 3 del contratto, intimato la disdetta della concessione al Mazzi, non potrebbe il Tribunale sindacare i motivi per i quali l'Amministrazione si è servita della detta facoltà, sia per i principî generali sopra indicati circa la competenza del magistrato ordinario, sia perchè nello stesso patto contrattuale è detto che la facoltà di revoca era lasciata all'insindacabile giudizio dell'Amministrazione.

Nè appare attendibile che al Mazzi sia sfuggita la clausola di che trattasi poichè nella lettera delle Ferrovie in data 28 giugno 1919 è detto espressamente che la rinnovazione della concessione era subordinata all'aumento del canone ed alla insclusione della clausola sopra accennata; ed il contenuto di detta lettera è stato esplicitamente ed integralmente accettato dal Mazzi con dichiarazione in atti non impugnata.

Si ritiene perciò superflua la prova testimoniale chiesta dalle Ferrovie in linea subordinata, tendente a dimostrare da un lato che il Mazzi ebbe conoscenza della clausola di revoca prima della firma del nuovo contratto e dall'altra la legittimità dei motivi pei quali l'Amministrazione convenuta si servì della facoltà di revoca in detta clausola contenuta. La quale clausola, del resto, funzionava, in sostanza nel contratto come condizione risolutiva potestativa; per il che, anche ammesso che la convenzione stipulata fra il Mazzi e le Ferrovie abbia carattere puramente privato, sarebbe difficile arrivare a dichiarare la nullità della convenzione stessa perchè contraria al disposto dell'articolo 1162 Codice civile, dal momento che con la condizione risolutiva potestativa non l'esistenza dell'obbligazione dipenderebbe dalla mera volontà di una delle parti il che è vietato, ma bensì la durata dell'obbligazione medesima. In ogni caso poi, ove anche si accettasse la tesi sostenuta dalla difesa dell'attore, per obbedire al dispoto dall'art. 1162 Codice civile si dovrebbe pronunciare la nullità dell'intera convenzione e non si potrebbe certo arrivare alla conclusione, come vorrebbe l'attore, di dichiarare nulla la clausola di revoca e mantenere in vita l'obbligazione contratto sotto tale calusola.

Per le considerazioni esposte, pertanto il Tribunale ritiene legittima la disdetta intimata dalle Ferrovie dello Stato e conseguentemente la revoca della convenzione 16 luglio 1920 stipulata dalla detta Amministrazione col sig. Pasquale Mazzi il quale deve essere tenuto a risarcire i danni causati alla stessa Amministrazione dall'indebita occupazione dei locali nella stazione di Terontola dal 1° gennaio 1921 fino al giorno dello sgombero, danni da liquidarsi in separata sede e previo accertamento del loro ammontare con appositi mezzi istruttori.

Al Mazzi deve peraltro essere riconosciuto il diritto di asportare gli impianti che risulti abbia egli eseguito per suo conto, nei locali, od i materiali di sua proprietà che vi abbia impiegato purchè non arrechi danno ai locali stessi; nonchè il diritto di riavere la parte di canone di affitto anticipatamente pagata per il periodo dal 1° gennaio al 30 giugno 1921. Le spese seguono la soccombenza.

Per questi motivi:

Il Tribunale, uditi i procuratori delle parti e respinta ogni diversa o maggiore istanza od eccezione, rigetta la domanda proposta con atto 16 dicembre 1920 da Mazzi Pasquale in confronto dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nella sua rappresentanza e condanna lo stesso Mazzi al risarcimento dei danni causati alla detta Amministrazione dall'abusiva occupazione dei locali nella stazione di Teroutola dal 1 gennaio 1921 e fino al giorno dello sgombero: danni da liquidarsi in separata sede; lo condanna inoltre al pagamento delle spese ecc.

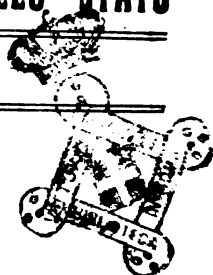
Anno XV - N. 18

4 Maggio 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4878) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

Legge 2 *aprile* 1922, *n.* 515, *concernente la conversione in legge del R. decreto* 9 *novembre* 1919, *n.* 2609, *che istituisce l'Ente portuale per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Messina* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

E' convertito in legge il decreto Reale 9 novembre 1919, numero 2609, col quale è istituito per la durata di anni settanta un Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Messina con le modificazioni rese necessarie dalla soppressione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari.

Art. 1.

E' istituito per la durata di anni settanta un Ente autonomo con la denominazione di « Ente portuale di Messina », per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto.

Art. 2.

Lo Stato concede all'Ente portuale di cui al precedente articolo:

1. La esecuzione delle opere di sistemazione del porto di Messina, di cui al progetto 15 agosto 1919, compilato dagli ingegneri cavalieri Giuseppe Fiorentini e Luigi Greco, per l'ammon-

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 28 aprile 1922, n. 100.

tare presunto di lire 41.300.000, delle quali L. 9.968.000 per arredamenti portuali e L. 1.532.000 per impianti, binari, condotture di acque, illuminazione, ecc.;

2. La gestione per anni settanta dalla data del presente decreto:

a) delle banchine e dei piazzali compresi nelle opere suddette e nell'attuale porto, cioè di tutte le aree contenute nella zona che intercede fra i cigli delle banchine del porto e il limite del piano regolatore della città, nonchè l'esercizio dei mezzi meccanici ed arredamenti relativi;

E' escluso però dalle aree suddette quella che dal progetto di cui al n. 1 del presente articolo risulta destinata alla costruzione della nuova cortina del porto, progettata dal comune di Messina, la quale rimane aggregata al piano regolatore della città e viene, per la parte che non sia già di sua pertinenza, ceduta al comune di Messina, con espressa facoltà di costruirvi in accrescimento del suo patrimonio, edifici ad uso del commercio e del traffico del porto. E' pure esclusa l'area occupata dalla stazione dei *ferryboats* e dei binari relativi;

b) delle aree di demanio marittimo comprese nell'ambito portuale;

c) dell'attuale bacino di carenaggio.

L'Ente assumerà inoltre la gestione di tutte le altre aree formanti parte della zona falcata, anche per la istituzione di depositi franchi e per l'impianto di stabilimenti industriali, a sensi dell'art. 410 del testo unico approvato con R. decreto 19 agosto 1917, n. 1339.

Art. 3.

L'Ente sarà amministrato da un Consiglio composto di:

a) un presidente nominato con R. decreto su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello dell'industria, commercio e lavoro;

b) due funzionari del Ministero dei lavori pubblici, uno amministrativo ed uno tecnico;

c) un funzionario dell'Amministrazione della marina mercantile e un funzianario delle ferrovie dello Stato;

d) un funzionario del Ministero del tesoro;

e) un funzionario del Ministero della marina;

f) due rappresentatni dell'Unione edilizia nazionale;

g) un rappresentante della provincia di Messina e uno del comune di Messina;

h) un rappresentante della Camera di commercio di Messina.

I funzionari sono nominati dai rispettivi ministri, i rappresentanti dell'Unione edilizia Nazionale dal Consiglio di amministrazione centrale ed i rappresentanti della Provincia, del Comune e della Camera di commercio dai rispettivi Consigli anche fuori del loro seno.

Il Consiglio eleggerà nel proprio seno il vice-presidente.

Le prime nomine dei componenti del Consiglio d'amministrazione saranno fatte entro due mesi dalla data del presente decreto.

Il presidente ed i membri del Consiglio stesso durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

Le attribuzioni del Consiglio e del presidente saranno fissate dal regolamento, di cui al successivo articolo.

Art. 4.

Il Consiglio di amministrazione presenterà, entro due mesi dalla sua costituzione, ai ministri dei lavori pubblici, del tesoro e dell'industria, commercio e lavoro, il regolamento per il funzionamento dell'Ente, da approvarsi, colle eventuali modifiche, mediante R. decreto su proposta dei ministri anzidetti.

Art. 5.

Su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con gli altri ministri interessati, il Governo del Re ha facoltà, per gravi motivi, di sciogliere il Consiglio di amministrazione, affidandone le funzoni ad un Regio commissario, per la durata di non oltre sei mesi, salvo la proroga che fosse richiesta da condizioni straordinarie.

Art. 6.

In base al progetto di massima, di cui all'art. 2, l'Ente portuale dovrà, entro sei mesi dalla data del presente decreto, presentare al Minitero dei lavori pubblici, per l'approvazione il programma del graduale svolgimento dei lavori.

In conformità al programma approvato l'Ente dovrà presentare, successivamente, in tempo utile, all'approvazione di detto Ministero i singoli progetti esecutivi, il cui ammontare superi le L. 200.000.

Le varianti che fossero necessarie durante la esecuzione dei lavori, dovranno ottenere tale approvazione quando importino spesa superiore di oltre L. 100,000 a quella preventivata per le rispettive opere, ovvero modifichino parti essenziali dei progetti approvati.

I progetti esecutivi e le varianti di importo contenute in tali limiti saranno approvate dal Consiglio d'amministrazione dell'Ente con l'intervento dei rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 7.

Entro sei mesi dalla data della pubblicazione del presente decreto l'Ente riceverà la consegna delle aree necessarie per la esecuzione dei lavori.

Art. 8.

L'Ente dovrà iniziare i lavori entro un anno dalla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del presente decreto e darli ultimati entro otto anni dall'inizio.

Su richiesta dell'Ente e per cause ad esso non imputabili da valutare a giudizio del Ministero dei lavori pubblici, potranno essere prorogati i termini per l'inizio e l'ultimazione delle opere.

Art. 9.

Se l'Ente sospendesse l'esecuzione delle opere o se queste non fossero condotte con l'alacrità necessaria ad assicurare il compimento nel termine suddetto, il Ministero dei lavori pubblici potrà

prefiggere termini speciali per la esecuzione di determinate opere sempre nei limiti delle disposizioni del presente decreto.

Trascorsi inutilmente sei mesi dalla scadenza di detti termini la concessione potrà essere risoluta.

L'Amministrazione dello Stato potrà inoltre disporre che all'esecuzione delle rimanenti opere o di parte di esse, sia provveduto di ufficio, in danno dell'Ente.

Si applicheranno in tal caso le norme stabilite per gli appalti di opere pubbliche di conto del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 10.

Per la compilazione dei progetti, per la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori, si osserveranno le norme vigenti per le opere di conto dello Stato, che sono nella attribuzione del Ministero dei lavori pubblici, in quanto non siano in contrasto con le speciali disposizioni del presente decreto.

Per la collaudazione delle singole opere, l'Ente rimetterà al Ministero stesso la contabilità finale redatta dal proprio ufficio tecnico dirigente i lavori, ed il Ministero disporrà il collaudo, eseguito il quale, rimetterà gli atti all'Ente, per l'approvazione ove le risultanze della visita di collaudo siano favorevoli. In caso contrario sospesa la collaudazione, informerà l'Ente dei provvedimenti da adottare nei riguardi tecnici perchè l'opera corrisponda al relativo progetto e farà procedere alla nuova visita dopo avviso dell'Ente che sia stato provveduto in conformità alle disposizioni date.

Se in dipendenza dell'appalto sorgessero contestazioni con le imprese, gli schemi delle eventuali transazioni saranno sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici sentito il preventivo parere dei corpi consultivi, quando ciò che si abbandona o si paga superi le L. 100,000.

A formare quest'importo concorrono le transazioni che siano intervenute precedentemente sullo stesso oggetto e per l'esecuzione dello stesso contratto.

Ciascuna delle opere costruite, appena collaudata, sarà consegnata alla Capitaneria di porto, la quale riconsegnerà all'Ente le opere e gli arredamenti dei quali gli è affidata la gestione ai termini dell'art. 2.

Art. 11

Per far fronte alle spese che gli competono l'Ente portuale disporrà dei seguenti mezzi finanziari:

a) rimborso da parte dello Stato delle spese sostenute dall'Ente per i lavori di cui ai n. 1, art. 2 del presente decreto, esclusi gli arredamenti portuali;

b) contributo nella spesa per le opere di cui all'art. 18, da parte degli Enti locali interessati come per legge;

c) proventi di concessione di uso e di affitto di aree, fabbricati, impianti e meccanismi del porto;

d) provento di tasse portuali;

e) rimborso da parte di privati della spesa occorrente per risarcire i danni alle opere date in concessione;

f) proventi eventuali da oblazioni e contributi volontari, da operazioni finanziarie contratte a norma di legge e da qualsiasi altra causa.

Art. 12.

Le spese per gli arredamenti portuali sono a carico esclusivo dell'Ente.

Le spese per la esecuzione delle altre opere di cui al n. 1, art. 2, con l'aggiunta dei relativi interessi 5,50 per cento decorrenti dalla data della effettiva erogazione, saranno rimborsate dallo Stato durante la costruzione mediante annualità posticipate di L. 1.500.000 ognuna comprensiva di capitale e interessi. L'importo però delle dette annualità non potrà mai superare i quattro quinti dell'ammontare dei lavori eseguiti dall'Ente secondo le risultanze dei certificati regolarmente emessi dall'ufficio del Genio civile.

Ultimate tutte le opere ed eseguitone il collaudo si accerterà definitivamente la residua somma da rimborsare all'Ente che lo Stato ammortizzerà in trenta annualità posticipate comprensive di capitale e di interessi allo stesso saggio del 5,50 per cento.

Art. 13.

Lo Stato potrà in ogni tempo, previoavviso di due anni, liberarsi dal pagamento delle annualità non ancora scadute, versando all'Ente la somma capitale corrispondente.

Art. 14.

E' data facoltà all'Ente portuale di imporre e riscuotere:

a) una tassa sulle merci imbarcate e sbarcate nel porto e che non potrà superare lire una, per ogni tonnellata;

b) una tassa sui passeggeri che imbarchino o sbarchino nel porto e che non potrà superare L. 6, 4 e 1 secondo le classi, salvo l'aumento del 50 per cento per quei passeggeri che provengono o siano diretti al di là degli stretti.

Le tasse predette saranno accertate e riscosse con procedimento da concordarsi nell'Amministrazione doganale.

Le spese di riscossione saranno a carico dell'Ente portuale.

Art. 15.

Per la provvista di fondi necessari al suo funzionamento l'Ente ha facoltà di contrarre prestiti ammortizzabili nel periodo della concessione. La Cassa di risparmio del Banco di Sicilia e la Cassa depositi e prestiti sono autorizzate a concedere anticipazioni e mutui al tasso non superiore al normale all'Ente stesso per la esecuzione delle opere.

Art. 16.

Le tariffe e le condizioni per l'esercizio ed uso pubblico delle relative aree ed opere di arredamento, saranno determinate con speciale regolamento, da approvarsi dal Ministero dell'industria, commercio e lavoro, in seguito ad accordi con l'Ente concessionario.

L'esercizio dell'esistente bacino di carenaggio sarà disciplinato con apposito regolamento, da approvarsi dal Ministro stesso di concerto con quello della marina.

Art. 17.

Le banchine, piazzali e le aree di cui all'art. 2, saranno consegnati all'Ente, a sua richiesta.

Per tutta la durata della presente concessione l'Ente riscuoterà i canoni per occupazioni e affitti delle aree e delle opere di cui sopra.

Esso potrà procedere a nuove concessioni e locazioni relative alle aree ed opere di cui gli è affidata la gestione come pure mantenere, modificare e riscattare quelle esistenti, a norma delle condizioni dei rispettivi contratti e salva l'osservanza delle disposizioni vigenti per l'approvazione.

Art. 18.

Durante il periodo della concessione, l'Ente dovrà provvedere a sue spese:

a) alla manutenzione ed alle riparazioni ordinarie e straordinarie di tutte le opere ed arredamenti concessi;

b) alle sostituzioni e innovazioni, parziali o totali, degli impianti relativi, che non fossero più in condizione di regolare funzionamento;

c) alla illuminazione delle banchine, piazzali ed aree coperte avute in concessione.

Art. 19.

Al termine della concessione l'Ente dovrà riconsegnare allo Stato senza alcun compenso ed in perfetto stato di manutenzione, le aree, opere ed arredamenti che gli furono consegnati a termini dell'art. 2 ed inoltre tutti gli altri che avesse costruiti durante la concesione.

Art. 20.

L'Ente dovrà entro il 1° trimestre di ogni anno, presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici e di quello dell'industria, commercio e lavoro il rendiconto delle entrate e delle spese dell'anno precedente, nel quale dovranno figurare tutti i proventi contemplati nel presente decreto, le spese di esercizio e quelle di manutenzione, una quota di ammortamento del capitale erogato nella costruzione, coi relativi interessi e con le spese per la provvista di capitali, e altra quota pel rinnovamento dei meccanismi ed impianti.

E' assolutamente vietato all'Ente, di fare a carico del proprio bilancio qualsiasi erogazione per scopi non attinenti a quelli per cui viene istituito.

Gli avanzi netti eventualmente risultanti dal rendiconto annuale dell'esercizio saranno devoluti a costituire un fondo di riserva il cui ammontare sarà determinato dalle Amministrazioni interessate. Gli ulteriori avanzi eccedenti il fondo stesso potranno esser devoluti alla esecuzione di altre opere di ampliamento, a diminuzione di tasse portuali o a sgravio delle quote di contributo per la manutenzione a carico degli Enti interessati.

Art. 21.

I contratti stipulati dall'Ente portuale non potranno creare impegni oltre la durata dell'Ente stesso.

Art. 22.

Le opere contemplate nel progetto di massima 15 agosto 1919, di cui all'art. 2, sono dichiarate di pubblica utilità. Per le relative espropriazioni, alle quali provvederà l'Ente portuale, gradualmente secondo il bisogno, sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2989, sul risanamento della città di Napoli. Le opere con l'approvazione dei progetti esecutivi sono dichiarate urgenti ed indifferibili, a norma dell'art. 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 23.

Le controversie tra lo Stato e l'Ente, in dipendenza del presente decreto, che ai sensi delle vigenti disposizioni di legge fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno deferite ad un Collegio di arbitri, nominati uno dall'Ente, uno dal Ministero competente per la materia controversa ed il terzo, al quale spetterà presiedere il Collegio, dal presidente del Consiglio di Stato fra i membri del Consiglio stesso.

Gli arbitri giudicheranno secondo le regole di diritto e il lodo non sarà soggetto ad altro gravame che il ricorso in cassazione.

In caso di annullamento del lodo, la vertenza sarà proposta ad altro Consiglio costituito come sopra.

Art. 24.

Tutti i redditi di qualunque natura, di pertinenza dell'Ente, nonchè gli interessi ed i premi delle obbligazioni e dei prestiti emessi dall'Ente stesso sono esenti dalle imposte sui terreni, sui fabbricati, di ricchezza mobile, nonchè da qualunque altra imposta o tassa.

Fino all'anno 1933, incluso, non saranno assoggettati ad alcuna tassa, tranne la tassa fissa di registro, gli atti occorrenti alla costituzione ed al regolare funzionamento dell'Ente ed i contratti di esso con altri Enti pubblici e con privati in quanto abbiano connessione diretta con la costruzione e l'esercizio delle opere concesse o la gestione del patrimonio immobiliare.

L'Ente potrà delegare un suo funzionario fra quelli appartenenti all'Amministrazione dello Stato a stendere e ricevere gli atti e contratti di cui sopra, a rilasciare copia e ad autenticarne le firme ed esso a tal uopo avrà le facoltà spettanti ai notai in base alla legge 16 febbraio 1913, n. 89, sull'ordinamento del notariato. I relativi diritti da liquidarsi secondo la tabella annessa alla detta legge saranno versati all'Ente.

Art. 25.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici saranno stanziate, a partire dall'esercizio finanziario 1920-1921, le somme occorrenti per il pagamento delle annualità di cui all'art. 12 del presente decreto.

Gli stanziamenti di cui sopra saranno prelevati, fino alla concorrenza delle somme disponibili, dopo dedotte quelle occorrenti per completamento di lavori in corso dai fondi autorizzati per il porto di Messina dalla legge 13 luglio 1910, n. 466.

Art. 26.

Con decreto dei ministri competenti potranno applicarsi le disposizioni di cui all'art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 304, ai funzionari governativi che fossero chiamati a prestare servizio presso l'Ente.

Art. 27.

Oltre le disposizioni di cui al testo unico 19 agosto 1917, numero 1933, alle nuove opere ed impianti del porto, come pure agli stabilimenti industriali di ogni specie che sorgessero nell'attuale zona industriale e nella zona falcata o a quelli che ivi si ampliassero e trasformassero saranno estese, in quanto applicabili, tutte le disposizioni di indole tributaria ed economica contenute nelle leggi 8 luglio 1904, n. 350, e 12 marzo 1911, n. 258.

L'applicazione dei privilegi tributari derivanti dalle disposizioni predette, cesserà alla fine dell'anno 1933.

Art. 28.

Per tutto quanto non è previsto nel presente decreto, saranno applicate le disposizioni contenute nelle leggi e nei regolamenti vigenti per la costruzione delle opere pubbliche e per le concessioni, la polizia e l'uso del demanio marittimo.

Art. 29.

Il presente decreto andrà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 2 aprile 1922.

VITTORIO EMANUELE.

RICCIO — BERTONE — PEANO — DE VITO — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

LEGGE 6 *aprile* 1922, *n.* 514, *concernente la conversione in legge del R. decreto 2 settembre* 1919, *n.* 1766, *che concede ad un Ente autonomo la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Cotrone* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

E' convertito in legge il Regio decreto 2 settembre 1919, numero 1766, che concede ad un Ente autonomo la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Cotrone.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 6 aprile 1922.

VITTORIO EMANUELE.

RICCIO — TEOFILO ROSSI — BERTONE — PEANO.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 28 aprile 1922, n. 100.

Ordine di servizio N. 29.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Cooperativa ferroviaria di consumo » di Conegliano, la « Società cooperativa anonima di consumo tra ferrovieri dello Stato » di Mestre e l'Unione cooperativa fra gli agenti delle strade ferrate italiane » di Verona, devono essere depennate dall'allegato *A* (ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918) al « Regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari » di cui l'ordine di servizio numero 167-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale
C. Crova.

Errata-corrige.

Ordine di servizio n. 27 (BOLLETTINO UFFICIALE n. 16-1922) — **A pagina 126** le quattro ultime righe devono essere sostituite dalle seguenti:

732	Società per azioni per la ferrovia locale (9) Lana Burgstall-Oberlana

riportando a piè della pagina la nota

(9) Ammessa al solo servizio di corrispondenza per merci e bestiame, e nell'elenco delle « Località delle ferrovie secondarie, ecc. » inserire, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni di cui il prospetto allegato, con l'indicazione del servizio merci e della linea 732.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . L. 12.00

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti . . . . » 25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore, chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV - N. 19

11 MAGGIO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4995) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

DECRETO MINISTERIALE *n. 1507 del 23 aprile 1922, relativo alla nomina di due membri e del nuovo presidente della Commissione per l'esame del problema delle vie di comunicazione fra l'Italia e la Svizzera.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto il Decreto ministeriale 29 giugno 1921, col quale fu istituita una Commissione per l'esame del problema delle comunicazioni per ferrovia e per acqua fra l'Italia e la Svizzera;

Visto il Decreto 29 settembre 1921, col quale l'On. Dottor CAMILLO PEANO, Deputato al Parlamento, fu nominato Presidente della Commissione anzidetta, in sostituzione del dimissionario ing. RICCARDO BIANCHI, Senatore del Regno;

Ritenuto che per l'assunzione al Governo dell'On. CAMILLO PEANO e dell'On. TEOFILO ROSSI, occorre provvedere alla loro sostituzione;

DECRETA:

A far parte della Commissione, istituita col menzionato Decreto 29 giugno 1921, sono chiamati nella qualità di membri l'On. avv. SECONDO FROLA, Senatore del Regno, e l'on. MARCO CASSIN, Presidente della Federazione delle Camere di Commercio.

L'on. avv. ALFREDO FALCIONI, Deputato al Parlamento, è nominato Presidente della Commissione in parola.

Roma, 23 aprile 1922.

Il Ministro
V. RICCIO

Ordine di servizio N. 30.

Premi per la ripartizione, l'utilizzazione e la circolazione dei carri e per la sollecita resa dei trasporti.

A partire dal 1° giugno 1922, le disposizioni contenute nell'ordine di servizio n. 23-1920, relative ai premi II, III e IV ed alla ripartizione dei premi fra gli agenti interessati sono sostituite dalle seguenti:

PREMIO II. — CARICO E TRASBORDO DELLE MERCI IN COLLETTAME.

Per ottenere, mediante un regolare lavoro di carico e trasbordo, un acceleramento della resa dei trasporti ed evitare ingombri ai punti di transito, si corrispondono i seguenti premi:

a) L. 0,06 per ogni quintale di merce a G. V. ed a P. V. caricata in colonna di treno regolarmente nei carri misti di passaggio nel giorno stesso dell'accettazione od al più tardi entro 24 ore (quando mancassero nella giornata treni per spedirla) se trattasi di spedizioni locali; entro 6 ore dall'arrivo nelle stazioni di diramazione se trattasi di spedizioni in transito.

I limiti di tempo sopra indicati potranno essere elevati, a favore di determinate stazioni, a 48 ore per le merci in partenza ed a 24 ore per le merci di transito, a giudizio del Servizio Movimento e Traffico, tenuto conto delle condizioni in cui si svolge il servizio.

Il carico si intenderà regolarmente effettuato quando sia stato fatto nei carri misti normali più diretti che si trovano in composizione al treno, ovvero nei carri misti supplementari aventi un itinerario più diretto di quello dei normali predetti.

b) L. 0,10 per ogni quintale di merce in transito trasbordata da carro a carro e distribuita regolarmente nei normali o supplementari in colonna dei treni merci a G. V. od a P. V. serviti da squadre con manovali trasbordatori.

Con le norme che verranno stabilite dal Servizio Movimento e Traffico e con l'autorizzazione del medesimo il premio potrà essere concesso anche per i riordini eseguiti in colonna dei treni merci a G. V. od a P. V. non serviti da squadre con manovali trasbordatori, nonchè per i riordini a fermo, cioè per il trasbordo delle merci in transito eseguito nelle stazioni ove i treni raccoglitori iniziano o terminano la loro corsa e nelle stazioni che, dietro speciale autorizzazione, trattengono carri misti da un treno raccoglitore per inoltrarli, dopo il riordino, con altro treno.

Il premio viene corrisposto soltanto quando il lavoro di trasbordo raggiunga effettivamente lo scopo di evitare soste e trasbordi di merci ai transiti successivi, oppure serva a regolarizzare carichi di misti irregolarmente formati o rendere vuoti dei carri scarsamente utilizzati.

c) L. 1.00 per ogni carro misto reso vuoto in seguito alle su indicate operazioni di trasbordo delle merci negli altri carri normali e supplementari.

Pel lavoro eseguito dal personale di stazione col concorso delle squadre con manovali trasbordatori, l'ammontare del premio sub *a*), *b*), *c*), verrà assegnato in ragione del 60 % al personale di stazione e del 40 % al personale delle squadre.

PREMIO III — **Formazione di carri misti supplementari.**

Per la regolare e sollecita formazione e per il pronto inoltro dei carri misti supplementari, si accordano i premi che risultano dal seguente prospetto:

Categoria del premio	Premio per ogni carro	Premio supplementare per ogni quintale indivisibile di merce oltre il carico minimo	Per merci destinate: ad una sola stazione che disti da quella che ha formato il carro misto	Per merci destinate: a più stazioni comprese in una stessa zona di distribuzione dell'itinerario, alla condizione però che fra la stazione che ha formato il carro misto e la prima stazione di scarico della merce intercedano le distanze sotto indicate: se il carro non contiene merci per le diramazioni dell'itinerario	se il carro contiene anche merci per la sola diramazione terminale dell'itinerario	se il carro contiene anche merci per le diramazioni dell'itinerario	Condizioni generali per la corresponsione del premio
1	2	3	4	5	6	7	8
a	L. **2**	L. 0,07 (1) » 0,10 (2)	Fino a km. 100	da km. 51 a km. 200	da km. 201 a km. 350	da km. 351 a km. 500	La merce dovrà partire entro 24 ore dall'accettazione o dall'arrivo in stazione. Questo limite di tempo potrà essere elevato fino a 48 ore, a giudizio del Servizio Movimento e Traffico, tenuto conto delle condizioni generali o delle esigenze locali e difficoltà di servizio.
b	L. **3**	L. 0,10 (1) » 0,15 (2)	da km. 101 a km. 200	da km. 201 a km. 350	da km. 351 a km. 500	da km. 501 a km. 950	
c	L. **5**	L. 0,20 (1) » 0,30 (2)	da km. 201 a km. 350	da km. 351 a km. 500	da km. 501 a km. 950	oltre km. 950	
d	L. **7**	L. 0,25 (1) » 0,35 (2)	da km. 351 a km. 500	da km. 501 a km. 950	oltre km. 950	—	
e	L. **9**	L. 0,30 (1) » 0,40 (2)	da km. 501 a km. 950	oltre km. 950	—	—	
f	L. **12**	L. 0,40 (1) » 0,60 (2)	oltre km. 950	—	—	—	

(1) Per merci a P. V.
(2) » » » G. V.

Il peso minimo complessivo delle merci da caricarsi in ogni carro per la corresponsione del premio è fissato in quintali 30 per i carri misti a P. V. ed in quintali 20 per i carri misti a G. V.

Qualora il Servizio Movimento e Traffico stabilisca, per la formazione dei carri misti supplementari, un peso minimo superiore a 30 quintali per la P. V. ed a 20 quintali per la G. V., il premio verrà corrisposto soltanto se il carico avrà raggiunto tale peso minimo più elevato e verrà liquidato nella cifra risultante dalla colonna 2 del prospetto per i primi 30 o 20 quintali di carico e nella cifra risultante dalla colonna 3 per ogni quintale indivisibile di merce in più caricata.

La formazione dei carri misti pei quali si accordano i premi di cui si tratta, indipendentemente dalle condizioni speciali prescritte col presente ordine di servizio, dovrà pure soddisfare sempre e completamente a tutte le altre in vigore che regolano il servizio degli itinerari a G. V. ed a P. V.

E' obbligo precipuo delle stazioni di formare, con le merci in partenza ed *in transito*, carri misti supplementari diretti a lunghe percorrenze e puri, cioè contenenti merci per le sole stazioni poste sulla linea o sulle linee percorse dal carro; e ciò per ottenere che i trasporti possano raggiungere la loro destinazione senza o col minor numero possibile di trasbordi.

E pertanto, qualora risulti che una stazione, pure essendo in condizioni di farlo, non abbia ottemperato a siffatta prescrizione, la stazione stessa potrà essere privata in tutto od in parte del premio eventualmente spettantele per i carri misti da essa formati, e ciò indipendentemente dai provvedimenti disciplinari comminati dal vigente Regolamento del Personale.

Premio IV. — COMPOSIZIONE DEI TRENI.

Alle stazioni che, mediante una regolare composizione di determinati treni merci, semplificheranno e diminuiranno nei transiti successivi il lavoro di manovra per scomposizione e ricomposizione dei convogli, accelerando così la resa dei trasporti e migliorando l'utilizzazione e la circolazione del materiale, verrà concesso il premio di L. 0,15 per ogni carro carico o vuoto che entrerà regolarmente in composizione ai treni stessi.

Per alcuni treni specializzati da stabilirsi dal servizio Movimento e Traffico il premio sopra indicato potrà essere corrisposto nella misura di L. 0,30 per carro.

Le norme che dovranno regolare il raggruppamento dei carri che costituiscono la composizione dei treni per la quale si concede il premio, nonchè le stazioni che vi potranno concorrere, verranno stabilite ad ogni cambiamento d'orario dal Servizio Movimento e Traffico, su proposta delle Divisioni Movimento e Traffico o Delegazioni Esercizio.

Ripartizione dei premi.

La ripartizione dei premi II, III, IV e V verrà fatta sulla base delle quote-parti che risultano dalla seguente tabella; però il Servizio Movimento e Traffico resta autorizzato a ridurre, per alcune stazioni o scali che concorrono al premio V, le quote-parti stabilite, tenuto presente il lavoro che in esse stazioni o scali viene disimpegnato e le altre speciali condizioni di servizio che possono giustificare una minore partecipazione al premio globale.

Agenti che possono concorrere ai premi	Quote spettanti a ciascun agente che può concorrere ai premi II e III	ai premi IV e V
Sopraintendente	10 (1)	10
Capo stazione principale — Titolare	10 (1)	10
Capo stazione di 1ª cl. / Capo stazione — In sotto ordine	—	9
Capo gestione principale — Titolare delle gest. aut.	10	—
Capo gestione di 1ª cl. / Capo gestione — In sotto ordine o titolare delle gestioni non autonome	9	—
Capo telegrafista princ. / Capo telegrafista	—	8,5
Sotto capi	8,5	9
Applicati ed Aiutanti applicati	8,5	8
Commessi di 1ª cl. e Commessi dirigenti le operazioni di trasbordo	10	—
Assistenti capi ed Assistenti	9	7
Manovratore Capo	—	9
Deviatore Capo	—	7
Capo squadra manovratori	—	8
Capo squadra deviatori	—	6
Manovratori	—	7
Deviatori	—	5
Manovali	8,5	6
Conduttore Capo e Conduttore pr. purchè Dirigente la squadra — Personale appartenente alle squadre trasbordatori	10	—
Conduttore scritturale — Personale appartenente alle squadre trasbordatori	9	—
Manovale addetto ai trasbordi — Personale appartenente alle squadre trasbordatori	8,5	—

(1) Nelle stazioni aventi Gestioni autonome, il Sopraintendente ed il Capo stazione titolare sono esclusi dai premi II e III.

Altri agenti, anche non rivestiti delle qualifiche sopra indicate, potranno concorrere alla compartecipazione dei premi, quando, a giudizio del Servizio Movimento e Traffico, ciò venga consigliato da esigenze speciali di servizio.

Se un agente non rivestito di una delle qualifiche sopra indicate sostituisce uno di quelli che concorrono ai premi ha diritto alla liquidazione della quota di premio che sarebbe spettata all'agente che sostituisce.

La ripartizione dei premi sarà fatta sulle basi e per gli agenti delle qualifiche sopra specificate o di altre qualifiche in sostituzione, sempre quando i medesimi abbiano avuta effettiva e diretta ingerenza nelle operazioni per le quali i premi vengono concessi; nella ripartizione sarà tenuto conto della durata dell'opera prestata dai singoli agenti.

La ripartizione del premio spettante ad alcune categorie di personale potrà essere fatta, a giudizio del Servizio Movimento e Traffico, anche tenuto conto del lavoro complessivo compiuto da tutti gli agenti che prestano servizio su determinate linee o gruppi di linee.

Le stazioni verranno private di tutto o parte del premio loro spettante qualora, per cause imputabili a trascuratezza del personale, si avverino giacenze di carri, avarie e danni al materiale od agli attrezzi, non dovendo la concessione dei premi di cui trattasi prescindere dal buon andamento in genere del servizio che ha attinenza coll'uso dei veicoli, dei copertoni e degli attrezzi di carico.

Quelle stazioni che, nell'intento di percepire indebitamente o di aumentare il premio, ricorressero a mezzi dannosi al servizio oppure fornissero indicazioni errate, saranno private di parte o dell'intero importo dei relativi premi e ciò indipendentemente dai provvedimenti disciplinari a carico degli agenti che si fossero resi colpevoli di tali irregolarità.

Per i premi I e V continuano a valere le disposizioni contenute nell'ordine di servizio n. 23-1920, salvo, per la ripartizione del premio V, quanto è stabilito dal presente ordine di servizio.

A cura del Servizio Movimento e Traffico verranno stabilite le norme di applicazione delle presenti disposizioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5.

Circolare N. 19.

Radiazione dal parco F. S. di 2 carri-serbatoio di proprietà privata.

Su richiesta dell'Unione Italiana Vini di Milano è stata autorizzata la radiazione dal nostro parco dei due carri-serbatoio Mv. 924.080 e 924.332 i quali saranno esportati dall'Italia, previa cancellazione di tutte le scritte F. S., per essere immatricolati nel parco veicoli delle Ferrovie francesi.

Detti carri dovranno quindi essere depennati dall'Elenco dei carri di proprietà privata.

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2. 3. 5. 7. 22. 40. 41, 42, 43, 44 e 45.

Circolare N. 20.

Alienazione materiali residuati dalla guerra

A rettifica della circolare n. 18 inserita nel Bollettino ufficiale n. 17 del 27 aprile u. s., si porta a conoscenza che la gestione della alienazione materiali residuati dalla guerra e della assegnazione materiali provenienti dalla raccolta dei rottami al fronte, a partire dalla data di pubblicazione della presente passerà sotto la dirigenza dell'Ispettore Superiore di 1ª classe comm. CATTANEO ing. UGO Capo dell'Istituto Sperimentale; per conseguenza tutta la corrispondenza relativa a tale gestione dovrà essere rivolta all'indirizzo seguente: *Direzione Generale Ferrovie dello Stato - Ufficio alienazione materiali residuati dalla guerra - Istituto Sperimentale* (*Viale del Re n.* 137 - *Roma*).

Comunicazioni.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	Carica	Indicazioni già portate nei bollettini	*Variazioni*
9ª	Rappres.	**Colnaghi** Luigi - usciere di 1ª cl. - Div. Lav. Milano.	**Colnaghi** Luigi - usciere di 1ª cl. - Uff. Elettrificazione Milano.
25ª	Delegato	**Ciampi** Michele - operaio di 1ª cl. - Off. Veic. Granili.	Nominato rappresentante effettivo della 25ª categoria.
25ª	Id.	**Pellicani** Giuseppe - manovale - Off. Loc. Palermo C.	Nominato rappresentante supplente della 25ª categoria,
37ª	Deleg. suppl.,	**Tucci** Francesco - controllore viagg. di 2ª cl. - Roma Termini.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Roma.
45ª	Rappres.	**Fattori** Adolfo - secondo macchinista - Ispett. Nav. Civitavecchia.	Dimissionario da rappresentante della 45ª categoria.
45ª	Delegato	**Gianni** Antonino - macchinista in seconda - Ispett. Navig. Messina.	Nominato rappresentante effettivo della 45ª categoria.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Contratto di trasporto - Rigetto della domanda giudiziale - Prescrizione dell'azione - Sentenza e sua notificazione con riserva - Prova orale della interruzione della prescrizione - Inammissibilità.

La domanda rigettata perde l'efficacia interruttiva della prescrizione e dalla data di pubblicazione della sentenza ricomincia il decorso della prescrizione.

La notifica della sentenza dei giudizio di merito fatta dopo l'avvenuta prescrizione dell'azione e con espressa riserva di volersi avvalere della prescrizione stessa nel caso di ricorso per Cassazione, non è un atto incompatibile con tale volontà e non implica rinuncia.

Non è ammissibile in Cassazione la prova orale di pretese trattative di accordi bonari idonei ad interrompere il corso della prescrizione, giacchè l'art. 146 delle Tariffe Ferroviarie solo ad un atto scritto attribuisce la funzione interruttiva della medesima.

CASSAZIONE NAPOLI. — Sentenza 21 gennaio 1922 (*Pres.* De Notaristefani; *est.* Spinelli; P. M. Campolongo: *concl. conf.*) Motolose — Ricorrente contro Ferrovie Stato.

FATTO.

Pietro Motolese con citazione 11 febbraio 1919 trasse innanzi il Tribunale di Taranto le FF. SS. in persona del Capo Stazione di detta città perchè fossero condannate al pagamento in suo favore di L. 32.400, importo di quintali 120,04 di fichi secchi a coppia, del prezzo di L. 270 ogni quintale, in 380 ceste spedite a P. V. A. a Chillino Antonio di Bologna con carro completo nu-

mero 252539 nel giorno 6 novembre 1918 dalla stazione di Taranto, carro non giunto a destinazione nei termini di resa normale, e perciò rifiutato dal destinatario, allorchè nel 2 gennaio 1918, gli fu offerto dalle Ferrovie, e rifiutato anche da esso mittente Motolese, quando le Ferrovie medesime gliene notificarono la giacenza alla stazione di Bologna nell'11 febbraio successivo, cioè dopo che esso Motolese fino dal 28 dicembre 1918 aveva domandato l'indennizzo, per ritardata resa alle dette Ferrovie dello Stato; e fossero inoltre condannate al pagamento del valore dei 380 ceste, degli interessati e delle spese del giudizio.

Le Ferrovie si opposero all'accoglimento della istanza suindicata per ragioni di improponibilità e di merito; ammisero soltanto di dovere rimborsare il nolo in proporzione del ritardo; ed in via riconvenzionale chiesero la condanna del Motolese al pagamento della tassa di sosta. L'adito Collegio, con sentenza 12-21 giugno 1919, rigettò la domanda principale, ed accolse quella rivonvenzionale, condannado il Motolese a pagare alle Ferrovie i richiesti diritti di sosta e le spese del giudizio-sentenza che fu confermata dalla Corte delle Puglie, con pronuncia 13 luglio, 13 settembre 1920, nella quale fu ritenuto in base alla documentazione prodotta in causa « che anche partendo dalla più favorevole ipotesi formulata dal Motolese, il ritardo per il periodo delle quattro settimane dal termine di resa non venne punto raggiunto sicchè sempre la domanda attrice andava disattesa, come giustamente aveva fatto il Tribunale. Tale sentenza di detta Corte fu notificata ad istanza delle FF. nel 2 maggio 1921, con atto in cui si dichiarò che la notificazione si faceva all'unico fine di potere liquidare le spese, ma con animo di eccepire la prescrizione dell'azione, ove venisse interposto il ricorso per Cassazione ». Il Motolese propose ricorso per annullamento della sentenza stessa nel 26-29 luglio 1921, e le FF. SS. nel 25 agosto successivo fecero notificargli controricorso, eccependosi appunto la prescrizione dell'azione dal Motolese proposta e la conseguente inammissibilità del di lui ricorso.

IN DIRITTO.

Osserva che si ravvisi fondato il controricorso in esame. Indubbiamente si versa in materia di contratto di trasporto, se il Motolese afferma violato nella norma dell'art. 140 delle Tariffe generali per le Ferrovie, allegato *D* delle convenzioni ferroviarie 27 aprile 1885, in vigore per le disposizioni in materia sull'esercizio Ferroviario di Stato. E' documentato che la relativa azione, esperibile pel dedotto ritardo nella resa della merce spedita da Taranto a Bologna, fu in tempo utile esercitata dal ricorrente Motolese, interrompendo così il corso della prescrizione estintiva semestrale dell'art. 146 lettera *a*) delle tariffe medesime e dell'articolo 926, n. 1 del Codice di commercio. E' anche sicuro che il testo dell'art. 2128 c. c. che si ha come non interotta la prescrizione, se la domanda è rigettata; e nella specie, quella proposta dal Motolese con l'atto dell'11 febbraio 1919 fu rigettata dal Tribunale con sentenza 12-21 giugno 1920 confermata dalla Corte delle Puglie lì 13 luglio, 13 settembre stesso anno, con la sentenza impugnata nel ricorso del Motolese medesimo. Di talchè dalla data della pubblicazione della sentenza della Corte di Appello, la quale pose fine alla istanza, senza influire sull'ulteriore eventuale svolgimento dell'azione, e fece cessare l'effetto interruttivo della domanda giudiziale, cominciò a decorrere un nuovo termine di prescrizione semestrale entro cui il Motolese avrebbe dovuto provvedere nei modi di legge, per ottenere l'annullamento della sentenza di rigetto ed ovviare alla conseguenza di cui ai citati articoli 2128 Codice civile e 926 Codice di commercio. Egli invece lasciò decorrere oltre dieci mesi da quella pubblicazione senza fare alcun atto inteso ad interrompere il corso della prescrizione, e la sua azione andò estinta, e si rese inutile il suo tardivo ricorso per l'annullamento della suindicata sentenza, una volta che non gli è più concesso in sede di rinvio di domandare il rimborso di ciò che potesse competergli per la dedotta e non ritenuta violazione dell'art. 140 delle Tariffe sopracitate.

Nè in contrario può obiettare il Motolese che la sentenza fu notificata ad istanza delle Ferrovie dello Stato, le quali perciò vennero rinunciando con quella notificazione al diritto di eccepire

la prescrizione imperocchè sta contro tale assunto il testo preciso e categorico della notificazione stessa, in cui le Ferrovie dichiararono che notificarono la sentenza ala solo fine di potere liquidare le spese, ma con animo di eccepire la prescrizione dell'azione, ove fosse stato interposto ricorso per Cassazione. Dichiarazione che vieta la eccezione di incompatibilità tra il fatto della notificazione e la volontà di chi le fece di volersi avvalere della prescrizione già compiuta.

Tanto meno è a dire col ricorrente, che la Suprema Corte, giudice del diritto non possa occuparsi del fatto da cui debba trarre la verità della dedotta compiutasi prescrizione dell'azione. Nei casi di denuncia di violazione delle norme di competenza, e di eccezione di inammessibilità del ricorso per acquiescenza alla sentenza per decorrenza di termine, per mancanza d'interesse o di requisiti essenziali per nullità della notificazione per compiuta prescrizione dell'azione la Suprema Corte è giudice anche del fatto su cui si basa la eccezione di incompetenza o quella di inammessibilità del ricorso, ciò desumendosi dalle disposizioni degli articoli 528, 544 Codice penale civile ed essendo ovvio che non potrebbero affermare o negare la competenza del giudice o l'ammessibilità del ricorso, se prima non fossero accertati i fatti che devono costituirne il fondamento.

Nè giova poi l'assunto defensionale che la Suprema Corte potrebbe essere costretta a disporre mezzi istruttori, non consentibile, come quelli per testimoni che il Motolese ha richiesto in udienza allo scopo di dimostrare che il corso della prescrizione in decorso fu interrotta dalle verbali trattative di bonario componimento della vertenza. Imperocchè, a parte il vedere se sia consentito ovver no in Cassazione disporre mezzo istruttorio per l'accertamento dei fatti controversi dedotti nei casi innanzi menzionati, è certo che nella specie della causa attuale il Supremo Collegio non potrebbe disporre la invocata prova testimoniale. La interruzione della breve prescrizione di cui al citato art. 146 delle Tariffe va documentata con atto avente la forma voluta dall'articolo stesso, essendo tassativamente disposto in tale articolo che la *prova* della seguita interruzione debba desumersi dal visto che il Capostazione deve apporre sopra uno dei due originali della domanda che lo interessato è tenuto a presentare in via amministrativa al

Capo-stazione del luogo di spedizione o di destinazione della merce, ed essendo anche chiaro il disposto dell'art. 2147 Codice civile dal quale emerge l'obbligo dell'osservanza delle regole particolari riguardanti tutte le prescrizioni minori di trenta anni non menzionate, come quella del ripetuto art. 146, nella seconda e terza sezione del Capo IV libro III del Codice civile.

Di maniera che senza la produzione di siffatta prova scritta, e di atti giudiziari interrompenti il corso della prescrizione in parola, indarno la parte contro cui essa viene opposta, per dedurne la inammessibilità del ricorso, invocherebbe una prova per testimoni. Produzione di siffatta prova scritta che il ricorrente è tenuto fare alla Corte allorchè gli viene notificato il controricorso con cui — come nel caso attuale viene eccepita la prescrizione dell'azione come fondamento della dedotta inammessibilità del ricorso. Osserva che dichiarandosi inammessibile il ricorso del Motolese, debba costui essere condannato alle spese del giudizio ed alla perdita del deposito di multa.

ANNO XV - N. 20

18 MAGGIO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5141) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

Errata-corrige.

(Vedi Ordine di servizio 41-1905).

L'annotazione in calce al punto 3 dell'art. 3 della « Istruzione pel servizio dei macchinisti e fuochisti » deve essere sostituita con la seguente:

Si ricorda che l'art. 312 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche stabilisce che qualunque macchinista abbia abbandonato il suo posto mentre un convoglio è in corso, sarà punito con carcere da sei mesi a due anni.

COMUNICATO

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI o LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
COMINETTI Benvenuto (174800)	Assistente di stazione	Condannato a quattro mesi di reclusione, per furto di zucchero, commesso alla stazione di Codogno il 21 maggio 1920. (Sentenza 1º luglio 1920 del Tribunale di Lodi).
MANZONI Angelo (171138)	Deviatore	Condannato a quattro mesi di reclusione, per furto di cioccolato, commesso a Pavia il 26 dicembre 1920 in danno della Ferrovia. (Sentenza 14 gennaio 1921 del Tribunale di Pavia).
NELTI Eugenio (185154)	Manovale in prova	Condannati: il Nelti ad un anno ed otto mesi di reclusione, per furto di tessuti, commesso alla stazione di Padova il 18 dicembre 1919, lo Svegliado a mesi dieci di reclusione ed a L. 500 di multa, per ricettazione dei tessuti stessi. (Sentenza 17 febbraio 1920 del Tribunale di Padova).
SVEGLIADO Gino (185636)	Manovale in prova	

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BORSATTO Giuseppe (133986) ALESSI Paolo (160383)	Fuochista Fuochista	Condannati a due anni, undici mesi e quindici giorni di reclusione per furto continuato di pezze di stoffa, di lampadine elettriche e di prosciutti, commesso in danno della Ferrovia, nel marzo 1920. (Sentenza 21 febbraio 1921 della Corte d'Appello di Venezia).
BRUNO Giuseppe (109854)	Assistente di stazione	Condannato a due anni di reclusione, per furto di tessuti, commesso il 20 maggio 1918 in Battipaglia, in danno della Ferrovia. (Sentenza 16 giugno 1921 della Corte d'Appello di Napoli).
PIANZOLA Giovanni (217153)	Manovale in prova	Condannato a cinque mesi e sedici giorni di reclusione, per furto di vino, commesso in Tortona il 10 dicembre 1921, in danno della Ferrovia. (Sentenza 14 dicembre 1921 del Tribunale di Tortona).
POIRÈ Romeo (71812) SABBIONE Celeste (138466) GUFFANTI Guido (86392)	Capo squadra manovratori Manovratore Manovale	Condannati alla reclusione per un anno e sei mesi per complicità necessaria nel furto qualificato di stoffe, avvenuto alla stazione di Milano P. G. il il 5 aprile 1920. (Sentenza 13 aprile 1921 della Corte d'Appello di Milano).
CIOCI Guido	Cantoniere avventizio	Condannato a quindici giorni di reclusione per furto di L. 70 in danno di Carloni Letizia, nonchè porto abusivo di coltello, reati commessi ad Artena l'8 maggio 1921. (Sentenza 5 ottobre 1921 della Pretura di Valmontone).
PONZANO Enrico (115545) PELACANI Aldo (174958) BORASI Giuseppe (80219)	Manovratore Manovratore Deviatore	Condannati a quattro mesi di reclusione per tentato furto di una latta di vino, commesso in Genova il 19 aprile 1920, in danno della Ferrovia. (Sentenza 13 dicembre 1920 del Tribunale di Genova).
BOTTACINI Giacinto (228064)	Cantoniere in prova	Condannato a due anni di reclusione e ad un anno di vigilanza speciale, per correità in rapina, commessa la notte dal 28 al 29 settembre 1920 in S. Giovanni Lupatoto, in danno di Pierotello Demetrio. (Sentenza 2 marzo 1921 del Tribunale di Verona).
ZACCARIA Salvatore (116252)	Operaio di 1ª classe	Condannato a cinque anni, tre mesi e dieci giorni di reclusione, all'interdizione dai pubblici uffici per cinque anni, alla multa di L. 180 ed alla vigilanza speciale per un anno, per rapina e porto d'arma abusivo, reati commessi nella notte dal 5 al 6 febbraio 1921 sul treno 32, fra Pistoia e Corbezzi, in danno di Toccafondi Giuseppe. (Sentenza 8 novembre 1921 della Corte d'Assise del Circolo di Firenze).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
DELFINO Egidio (177786)	Manovale	Condannato a trè mesi di reclusione ed a L. 100 di multa, per ricettazione di merce rubata nella notte dal 18 al 19 dicembre 1920 alla stazione di Genova. (Sentenza 21 giugno 1921 della Corte d'Appello di Genova).
FERRIGNO Filippo (102036)	Untore	Condannato a dieci mesi di reclusione ed alla multa di L. 250, per ricettazione di zucchero proveniente da furto commesso in Taranto in danno della R. Marina. (Sentenza 16 febbraio 1921 della Corte d'Appello delle Puglie).

Ordine di servizio N. 31.

Variazioni al Testo della nomenclatura dei conti dall'esercizio 1921-22.

(Vedi Ordini di Servizio nn. 86 e 181-1921).

Pag. 13. All'annotazione posta di contro al sottoconto 10 G di entrata, aggiungere:

« *e dalle agenzie incaricate della rivendita dei biglietti di viaggio* ».

» 15. E' stato soppresso il sottoconto *E*) del conto 17 di entrata. Il sottoconto *F*) prende conseguentemente la lettera *E*) aggiungendo alla sua nota le seguenti parole:

« *nonchè le eccedenze di tassazione, assegni non rimborsati ed eccedenze di cassa* ».

» 17. Alla nota del sottoconto 27 *C* di entrata, dopo le parole « addebiti al personale » aggiungere le seguenti « *per indennizzi commerciali* ».

» 23. Il conto 57 di entrata è stato sdoppiato nei seguenti sottoconti:

A) *Cantieri*, col n. 171 di partitario;

B) *Servizio di autodeposito*, col n. 172 di partitario.

» 64. I sottoconti *A* e *B* del conto 96 di spesa, sono stati sdoppiati come segue:

A) Personale:

1. *Cantieri*, col n. 778 di partitario;
2. *Servizio di autodeposito* col n. 778 *bis* di partitario.

B) Forniture, spese ed acquisti:

1. *Cantieri*, col n. 779 di partitario;
2. *Servizio di autodeposito*, col n. 779 *bis* di partitario.

» 92. Sono stati istituiti i seguenti conti fuori bilancio:

« 121 - *Gestione carbone in conto riparazioni di guerra*, col N. 1363 di partitario e coll'annotazione: *Usato esclusivamente dal Servizio Approvvigionamenti* ».

« 121 *bis* - *Gestione provvisoria di materiali residuati dalla guerra ceduti dal Tesoro per la elettrificazione delle linee*, col n. 1363 *bis* di partitario e coll'annotazione: Usato esclusivamente dall'Unità speciale « Elettrificazione ».

Ordine di servizio N. 32.

Assunzione dell'esercizio della linea Bolzano-Caldaro-S. Antonio-Mendola da parte della Società concessionaria e continuazione del servizio di corrispondenza con la linea stessa.

Col giorno 19 maggio 1922 le Ferrovie dello Stato cessano di esercitare la ferrovia Bolzano-Caldaro-S. Antonio-Mendola, ed a

---

partire dal successivo giorno 20 l'esercizio della ferrovia stessa viene assunto dalla concessionaria « Società per la ferrovia transatesina ».

La ferrovia Bolzano - Caldaro-S. Antonio - Mendola a scartamento normale nel tratto Bolzano-S. Antonio e a scartamento ridotto nel tratto S. Antonio-Mendola continua ad essere ammessa al servizio di corrispondenza a mezzo della stazione di Bolzano la quale è incaricata del ricarteggio dei trasporti da e per la ferrovia suddetta, conforme all'articolo 30 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci ».

Le stazioni della ferrovia Bolzano-Caldaro-S. Antonio-Mendola ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi cui sono abilitate e delle relative distanze dalla stazione di scambio di Bolzano risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di servizio.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba, Cormons e alla stazione di Cervignano » (edizione 1° gennaio 1921) si devono depennare i nomi di tutte le stazioni della detta ferrovia e soppresse le tabelle (20) e (26) alle pagine 41 e 42; nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) riportare a pagina 6 (Indice - parte III) l'indicazione:

Società per la ferrovia transatesina. — Esercizio della linea Bolzano-Caldaro-S. Antonio-Mendola. . . . . . . pag. 193;

nell'elenco alfabetico delle stazioni aggiungere, nelle sedi opportune, il nome delle stazioni di cui l'allegato prospetto con l'indicazione della pagina 193 e dopo la pagina 192 riportare tutte le indicazioni contenute nel prospetto suddetto.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) nell'elenco delle stazioni, fermate ecc. delle ferrovie dello Stato pagine 8-17 devonsi cancellare i nomi di tutte le stazioni della ferrovia, e a pagina 20, dopo l'indicazione di Lana Burgstall-Oberlana » devesi aggiungere:

738	Società per la ferrovia transatesina Bolzano – Caldaro – S. Antonio – Mendola (9)

e nell'elenco delle « Località delle ferrovie secondarie, delle tramvie, ecc. » inserire, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni di cui il prospetto allegato, con l'indicazione del servizio merci (M) e della linea 738.

Allegato all'Ordine di servizio N. 38-1922.

Allegato all'Ordine di servizio N. 32–1922.

SOCIETÀ PER LA FERROVIA TRANSATESINA

Esercizio della linea Bolzano-Caldaro-S. Antonio-Mendola

Direzione dell'esercizio: **TRENTO.**

STAZIONI	Distanza in chilometri dalla stazione di scambio di Bolzano	Servizi cui sono abilitate				Impianti fissi						
		Merci		Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori		Gru fisse		Bilance a ponte		Sagoma limite
		G. V.	P. V.			di testa	di fianco	Quantità	Portata in tonn.	Quantità	Portata in tonn.	
Eppan Girlan - Appiano . . .	11	G	P	B	—	—	1	—	—	1	25	—
Kaltern - Caldaro	15	G	P	B	—	—	1	—	—	1	25	—

Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:

a) il numerario e gli oggetti preziosi;

b) le materie esplodenti ascritte alle categorie 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 7 alle tariffe.

Ordine di servizio N. 33.

Cantiere d'iniezione traverse a Livorno Navicelli.

Per la iniezione delle traverse e dei legnami speciali d'armamento, il Servizio Lavori ha impiantato a Livorno (Scalo Navicelli) un apposito cantiere, collegato con binario di raccordo alla stazione di Livorno S. Marco.

Tale cantiere, cui verrà in seguito aggregato un treno attrezzato ad uso cantiere ambulante d'iniezione, ha incominciato a funzionare dal 1° aprile 1922, con le modalità amministrative e contabili in uso per le altre officine del Servizio Lavori.

Appendice all'Ordine di servizio N. 142-1921.

Norme per l'utilizzazione agricola da parte del personale di terreni ferroviari dell'esercizio.

Coll'ordine di servizio n. 142/1921 venne stabilito di convertire a pagamento tutte le concessioni di terreni esterni alla sede ferroviaria ed esuberanti all'esercizio, che erano state fatte gratuitamente durante lo stato di guerra a sensi degli ordini di servizio n. 126/ 1917 e n. 30/1918.

Per ragioni di trattamento uniforme si stabilisce ora che a cominciare dal 1° novembre p. v. siano convertite a pagamento anche tutte le altre concessioni gratuite di terreni godute comunque dal personale e che siano da considerarsi aggiuntivi ai piccoli comuni orti o piazzali annessi ai fabbricati.

All'uopo si dovranno applicare i criteri e tutte le norme stabilite nell'anzi ricordato Ordine di servizio n. 142/1921.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Ordine di servizio N. 3v

Attivazione del nuovo orario generale 1° giugno 1922.

Col 1° giugno 1922 sarà attivato sulla intera Rete un nuovo orario generale dei treni.

Con questo nuovo orario, oltre a regolarizzare molte modificazioni già attivate da tempo sotto forma di speciali, senza ristampa degli orari, saranno anche introdotti notevoli nuovi cambiamenti e miglioramenti, sia nelle comunicazioni a lungo corso internazionali ed interne, sia in quelle locali.

Le principali modificazioni nelle comunicazioni internazionali sono le seguenti:

Modificazione dell'orario dei direttissimi BM e MB fra Modane e Torino, venendo essi adattati anche alle comunicazioni con Parigi, e messi a Torino in coincidenza coi diretti diurni 11 e 12 per e da Roma.

Istituzione di una nuova coppia di treni diretta fra Modane e Torino (nuovi 102 e 107), in continuazione di altri fra Modane e Parigi, per stabilire una coppia di comunicazioni dirette diurne fra Parigi e Torino.

Anticipazione di circa 3 ore e mezza del treno di lusso P. R. (Parigi-Roma), mettendolo così a Roma in coincidenza col diretto 99 per Napoli, anzichè col diretto 91, salvo alla domenica, nel qual giorno coinciderà coll'81.

Modificazione nell'orario del treno di lusso OS. anticipandolo di 37 minuti da Postumia a Trieste, e posticipandolo di circa un'ora da Venezia a Domodossola.

Anticipazione di circa 3 ore del direttissimo PT (Parigi-Trieste).

Anticipazione di 1 ora e 37 minuti del diretto 215 Domossola-Milano.

Posticipazione di 1 ora e 20 minuti del diretto 202 Milano-Domodossola.

• Istituzione di una coppia di treni diretti (nuovi 165 e 174) fra Chiasso, Milano e Genova, in continuazione di nuovi diretti sulla linea del Gottardo. Il 165 fra Milano e Genova sostituirà l'attuale avente lo stesso numero.

Attivazione di una nuova coppia di treni diretti temporanei (1° luglio-30 settembre) fra Brennero, Bolzano e Merano, con diramazione da e per Trento (treni 60 e 63), in continuazione di altri da e per Innsbruk, la Svizzera, Calais e Londra.

Attivazione di una nuova coppia di treni diretti (nuovi 603 e 604) fra Piedicolle e Trieste, da e per Vienna in sostituzione delle comunicazioni Trieste-Vienna stabilite dai treni 624 e 627 Trieste-Udine, treni che verranno però sostituiti dai nuovi accelerati (1679-1680).

Anticipazione di 35 minuti del diretto 707 Postumia-Trieste, mettendolo in coincidenza col diretto 611 per Venezia.

Nelle comunicazioni dirette interne le più importanti modificazioni del nuovo orario sono le seguenti:

Sostituzione dell'attuale diretto 105 Torino-Genova col nuovo diretto 11, formante un unico treno coll'11 Genova-Roma, preceduto dal nuovo accelerato 1043 sul percorso Torino-Alessandria.

Prolungamento del diretto 12 Roma-Genova fino a Torino.

Soppressione del diretto 133 mattutino Ventimiglia-Genova, effettuando in sua vece l'accelerato notturno 1417, in coincidenza a Genova col nuovo diretto 162 per Milano.

Anticipazione di 2 ore e 20 minuti in partenza da Ventimiglia dell'accelerato 1401, mettendolo a Sampierdarena in coincidenza coi treni 1034, 4 e 164 e a Genova col 1071 verso Roma.

Attivazione di un nuovo treno diretto 169, coincidente col 188 da Venezia, nonchè del nuovo diretto notturno 162, coincidente col treno 302 per Chiasso.

Il treno 162 sostituirà per altro l'attuale accelerato pure notturno 1392 Genova-Milano, che viene soppresso.

I diretti 169 e 174, nonchè i direttissimi 177 e 168 saranno istradati per la linea direttissima Tortona-Arquata-Ronco.

Soppressione dell'attuale diretto 181 Milano-Venezia, in dipendenza dell'anticipazione del treno PT, e prolungamento fino a Venezia del diretto 183 Torino-Milano.

Posticipazione di 2 ore e 10 minuti dell'accelerato 1658 Venezia-Trieste, mettendolo a Mestre in coincidenza coi treni 183 e 58.

Anticipazione di 60 minuti del treno 67 da Brennero a Verona e di 1 ora e 30 minuti in partenza da Verona, trasformandolo in accelerato fra Verona e Bologna, mettendolo così in coincidenza a Verona coi treni 192 e 183 della linea Milano-Venezia, e servendo meglio la linea fra Verona, Modena e Bologna.

Lieve posticipazione ed acceleramento dei treni 2165 e 2167 Trento-Venezia, per metterli a Trento in coincidenza coi diretti 67 e 69 provenienti da Bolzano ed oltre.

Istituzione di una nuova coppia di treni diretti temporanei trisettimanali (15 giugno-30 settembre) Viareggio-Lucca - Pistoia (nuovi treni 731 e 734) coincidenti a Pistoia coi treni 1371 e 1360 per e da Firenze, allo scopo di istradare per Montecatini la carrozza a letti diretta Parigi-Firenze viaggiante coi treni PR ed RP attualmente istradata per Empoli.

Anticipazione di 1 ora e 30 minuti in partenza da Roma del diretto 32 per Firenze, Bologna e Milano, mettendolo a Bologna in coincidenza coll'accelerato 1772 per Venezia, ed a Voghera (a mezzo del 1342 convenientemente anticipato), in coincidenza col diretto 161 per Genova. La sua coincidenza della linea litorale adriatica avrà luogo non più col diretto 154, ma bensì col nuovo accelerato 1792 proveniente da Bari. Il 154 coinciderà invece col treno 62, il quale a sua volta coinciderà coll'accelerato 1352 per Milano, treno che avrà origine a Modena anzichè a Parma, venendo invece soppresso il 1362 fra Modena e Parma.

Istituzione del nuovo diretto temporaneo notturno 775 Castellammare Ad.-Roma (1° luglio-30 settembre) invece del diretto diurno 777 che ebbe luogo nell'estate dello scorso anno.

Istituzione di una nuova coppia di treni direttissimi 150 e 153 Foggia-Bari, in coincidenza coi diretti 815 ed 818 della linea Napoli-Foggia.

Acceleramento dei diretti 815 ed 818, con soppressione di parecchie fermate, sussidiandoli fra Benevento e Foggia mediante le nuove coppie di treni 1891 e 1894.

Anticipazione di 10 minuti in partenza da Roma e di 55 in partenza da Napoli del treno 89, nonchè dei coincidenti in Calabria e Sicilia.

Anticipazione di 1 ora e 25 minuti in partenza da Reggio Calabria, di 55 minuti in arrivo a Napoli e di 45 minuti in arrivo a Roma del diretto 94, mettendolo in coincidenza col diretto 22 verso Firenze e Milano, nonchè dei treni coincidenti in Sicilia.

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 31 maggio si dovranno evitare quei treni straordinari che per orario o per prevedibile ritardo, non possono giungere a destinazione o terminare la corsa in una stazione capolinea prima della mezzanotte.

L'effettuazione di ogni treno straordinario nella notte dal 31 maggio al 1° giugno sarà subordinata alle disposizioni che le Divisioni Movimento e Traffico e le Delegazioni riterranno opportuno d'impartire per regolare la circolazione dei treni.

Sarà cura delle Divisioni e Delegazioni stesse di impartire tutte le disposizioni riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci senza viaggiatori, nonchè per quei treni viaggiatori non indicati, il cui orario per rispetto al servizio viaggiatori non cambia, oppure non subisce che lievi variazioni. Dovranno poi diramare le occorrenti disposizioni di dettaglio per attivare quelle di cui in appresso e che riguardano i treni viaggiatori per orario alla mezzanotte dal 31 maggio al 1° giugno.

Linea MODANE-TORINO. — Il treno diretto 107 avrà luogo per la prima volta incominciando dalla notte dal 1° al 2 giugno.

Il treno MB viaggerà la sera del 31 maggio regolato dal vecchio orario fino a Modane.

Linea GENOVA-PISA. — Il treno 7 assumerà il nuovo orario in partenza da Sestri Levante.

Linea PISA-ROMA. — I treni 6 e 16 assumeranno il nuovo orario in partenza da Grosseto.

LINEA ALESSANDRIA-PIACENZA. — Il misto 5876 assumerà il nuovo orario in partenza da Stradella.

LINEA MILANO-GENOVA. — Il treno 4051 assumerà il nuovo orario in partenza da Milano la sera del 31 maggio.

LINEA VENTIMIGLIA-GENOVA. — Il treno 1417 del nuovo orario non avrà luogo nella notte dal 31 maggio al 1° giugno.— Il treno 1419 del nuovo orario avrà invece luogo fin dalla sera del 31 maggio in partenza da Ventimiglia.

LINEA MILANO-BOLOGNA. — Il diretto 39 assumerà il nuovo orario in partenza da Piacenza.

LINEA PARMA-SPEZIA. — Il direttissimo 17 assumerà il nuovo orario in partenza da Borgotaro.

LINEA BOLOGNA-FIRENZE. — Il direttissimo 37 assumerà il nuovo orario in partenza da Marzabotto.

L'accelerato 1372 del vecchio orario avrà ancora luogo nella notte dal 31 maggio al 1° giugno fino a Bologna.

Il diretto 32 assumerà il nuovo orario in partenza da Pracchia.

Il direttissimo 44 assumerà il nuovo orario in partenza da Pistoia.

LINEA FIRENZE-ROMA. — Il treno 1355 del nuovo orario avrà luogo in partenza da Chiusi per Roma il 1° giugno, come continuazione del treno 1373 del vecchio orario.

Il treno 6070 con servizio viaggiatori avrà luogo fin dalla sera del 31 maggio in partenza da Chiusi.

LINEA TERONTOLA-FOLIGNO. — Il treno 2437 assumerà il nuovo orario in partenza da Perugia.

LINEA DOMODOSSOLA-MILANO. — Il direttissimo PT dovendo giungere a Domodossola da Briga il giorno 1° giugno in base al vecchio orario, proseguirà su Milano in ritardo rispetto al nuovo orario.

LINEA MILANO-VENEZIA. — Il direttissimo PT del giorno 1° giugno dovrà essere effettuato come originario da Milano con materiale proprio fino a Venezia e Trieste. Il materiale del treno

PT in arrivo a Milano da Domodossola in ritardo proseguirà come treno 183.

L'accelerato 1468 assumerà il nuovo orario in partenza da Desenzano.

Linea BRENNERO-VERONA-MODENA. — Il treno 2117 assumerà il nuovo orario in partenza da Ala.

Il diretto 68 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Il diretto 61 assumerà il nuovo orario in partenza da Suzzara.

Linea TRIESTE-PORTOGRUARO-VENEZIA. — Il diretto 612 assumerà il nuovo orario in partenza da Monfalcone.

I treni OS e 1651 assumeranno il nuovo orario fin dalla partenza da Trieste la sera del 31 maggio.

Linea PIEDICOLLE-TRIESTE. — Il diretto 601 viaggerà nella notte dal 31 maggio al 1° giugno regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Linea BOLOGNA-LECCE. — L'accelerato 1785 assumerà il nuovo orario in partenza da Sambenedetto.

L'accelerato 1792 del nuovo orario sarà effettuato fra Rimini e Bologna per la prima volta nella notte dal 1° al 2 giugno.

Il diretto 154 assumerà il nuovo orario in partenza da Rimini.

I treni 156 e 157 assumeranno il nuovo orario in partenza da Porto Civitanova.

Il diretto 158 assumerà il nuovo orario in partenza da Termoli.

Linea NAPOLI-FOGGIA. — Il treno 818 viaggerà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Linea ROMA-NAPOLI. — L'accelerato 1927 assumerà il nuovo orario in partenza da Frosinone.

Il diretto 98 assumerà il nuovo orario in partenza da Caserta.

L'accelerato 1920 assumerà il nuovo orario in partenza da Cancello.

Linea NAPOLI-BATTIPAGLIA-REGGIO CALABRIA. — Il diretto 89 assumerà il nuovo orario in partenza da Sapri.

Il diretto 94 assumerà il nuovo orario in partenza da Agropoli.

Il diretto 97 assumerà il nuovo orario in partenza da Castelnuovo Vallo.

Il diretto 82 assumerà il nuovo orario in partenza da Paola.

Ammissione nei treni direttissimi dei viaggiatori muniti di biglietti gratuiti od a prezzo ridotto serie B e C di II e III classe.

I viaggiatori muniti di biglietti gratuiti serie *B* di II e III classe sono ammessi alle stesse condizioni di percorrenza stabilite per i viaggiatori con biglietto ordinario anche nei treni direttissimi.

I viaggiatori muniti di biglietti serie *B* di II classe sono però esclusi dai treni direttissimi 7, 16, 17, 36, 44 e 49; salvo che:

nel treno 36 sono ammessi i viaggiatori stessi purchè provenienti da oltre Bologna e diretti verso Modena;

nel treno 44 sono ammessi detti viaggiatori purchè provenienti da oltre Bologna e diretti verso Ferrara;

nel treno 49 sono ammessi i suddetti viaggiatori purchè provenienti da oltre Venezia.

I viaggiatori muniti di biglietti Serie *B* di III classe sono esclusi dai treni direttissimi 4, 7 e 44.

I viaggiatori muniti di biglietto a prezzo ridotto Serie *C* di seconda e terza classe sono ammessi alle condizioni vigenti per gli altri viaggiatori in tutti i treni ordinari, ad eccezione dei treni **7, 16 e 17.**

Treni aventi soltanto I e II classe.

7 — Modane - Torino	17 — Milano - Roma
8 — Torino - Modane	BM — Modane - Milano
102 — Torino - Modane	MB — Milano - Modane
107 — Modane - Torino	305 — Chiasso - Milano
9 — Torino - Roma	306 — Milano - Chiasso
2 — Roma - Torino	168 — Genova - Milano
6 — Roma - Torino	177 — Milano - Genova
16 — Roma - Milano	**PT — Domodossola - Trieste**

TP — TRIESTE - DOMODOSSOLA
187 — MILANO - VENEZIA
192 — VENEZIA - MILANO
21 — MILANO - ROMA
36 — ROMA - MILANO
37 — MILANO - ROMA
44 — ROMA - BOLOGNA
49 — TRIESTE - ROMA
46 — BOLOGNA - TRIESTE
706 — TRIESTE - POSTUMIA
707 — POSTUMIA - TRIESTE
91 — ROMA - FOGGIA
92 — BARI - ROMA
81 — ROMA - REGGIO CALAB.
86 — REGGIO CALAB. - ROMA
89 — ROMA - NAPOLI
97 — ROMA - NAPOLI
84 — NAPOLI - ROMA
90 — NAPOLI - CASERTA
93 — CASERTA - NAPOLI

Treni merci celeri.

I treni merci celeri subiscono varianti rese in parte necessarie dal nuovo orario dei treni viaggiatori ed in parte da nuove accertate esigenze del traffico.

Mantengono ad ogni modo quasi invariato il loro andamento i treni 1999/M, 1993/M e 1992/M. Viene anticipato di circa 2 ore il treno 1991/M.

Iniziando la sua corsa da Ancona anzichè da Rimini, rimane posticipato di circa 5 ore il treno 1996/M che nel tratto Bologna-Piacenza accelera altresì la sua marcia in modo da giungere in quest'ultima stazione a sole 3 ore circa di distanza dall'ora di arrivo attuale; è infine prolungato fino a Milano.

Rimane anche posticipato di circa 1 ora in partenza da Milano e 2 ore in arrivo ad Ancona il 1995/M.

In conseguenza il 1997/M è posticipato di due ore in partenza da Ancona ove mantiene la coincidenza col 1995/M ed accelera la marcia in modo da giungere a Roma con lieve ritardo sul suo orario attuale.

E' stato istituito un nuovo treno celere 1999/M Milano-Novi L. in coincidenza in quest'ultima stazione col 1993/M per costituire una condotta diretta Milano-Roma.

Anche da Postumia a Bologna è stato istituito altro treno celere: il 1989/M, per l'inoltro dei trasporti in provenienza dalla Jugoslavia.

Treni derrate.

Anche i treni specializzati per derrate subiscono lievi modifiche per effetto del nuovo orario dei treni viaggiatori.

Il loro andamento generale rimane peraltro pressocchè invariato.

Il treno PP inizia la sua corsa da Nocera Inf. anzichè da Napoli. Da Napoli a Foggia viene istituita la nuova condotta sussidiaria FF.

Vengono compresi in orario i treni derrate celeri NB (Napoli-Brennero) BT (Bologna-Tarvisio) e BF (Bari-Foggia) tutti come speciali da effettuarsi in caso di bisogno per inoltro delle derrate paganti sopratassa del 25 %.

Vengono impostati anche come speciali il treno 154-A (Castellammare A.-Bologna) ed il coincidente 32-A (Bologna-Milano) ambedue in anticipo di circa 2 ore sui corrispondenti treni viaggiatori per l'inoltro eventuale dei trasporti paganti il 50 % di sopratassa.

Treni merci.

Venne stabilita la nuova rete dei treni a lunghe percorrenze in relazione alle nuove correnti dei trasporti.

Per i treni raccoglitori a G. V. furono assicurate migliori coincidenze ai transiti.

Distribuito agli agenti delle classi 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 32, 35, 36, 37, 42, 45, 55, 56, 57 e 58.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Opere ferroviarie - Danni - Concorso di forza maggiore - Domanda di indennizzo - Improponibilità.

Affinchè la pubblica Amministrazione possa essere tenuta a rispondere dei danni che si affermano derivati ai terzi dalle opere da essa costruite, occorre che i danni medesimi risultino come una conseguenza diretta ed esclusiva di dette opere, siano permanenti e specifici dei fondi danneggiati. Il sopravvento di un caso di forza maggiore, senza del quale il danno non si sarebbe verificato, o non avrebbe assunto le proporzioni raggiunte, distrugge il rapporto di causalità tra l'opera pubblica ed il pregiudizio, rendendo improponibile l'azione di risarcimento da parte del danneggiato per carenza di diritto. (1)

CASSAZIONE ROMA, Sezioni Unite — Sentenza 22 febbraio 1922 (*Pres.* Mortara; *est.* Millo, *P. M.* Denotaristefani, *concl. conf.*) — Ferrovie Stato *ricorrenti*, contro Rasore e Ravazzi.

Attesochè la ricorrente Amministrazione delle ferrovie dello Stato col suo primo motivo insiste nella eccezione della improponibilità dell'azione per danni già dedotta dinanzi la Corte di appello in sede di rinvio: sostiene cioè che il pregiudizio lamentato dai Signori Rasore e Ravazzi non fu particolare e specifico per codesti proprietari, sebbene generale per una vastissima regione rimasta colpita dall'eccezionale nubifragio della fine di maggio del 1917.

In sostanza secondo la ricorrente tale pregiudizio non fu la conseguenza diretta ed immediata dell'opera ferroviaia bensì della furia degli elementi, la quale non trovò ripari ed ostacoli che po-

(1) Conforme sentenza delle stesse Sezioni Unite 23 marzo 1921, Ferrovie Stato contro Calvi, nel Bollettino 1921, IV, 53.

tessero contenerli tanto che riuscì a rompere in più punti anche la linea principale Alessandria-Genova rendendo vana la imponente opera di difesa da cui era protetta e che aveva per l'avanti resistito a qualunque irruzione di acqua.

Attesochè codesto primo motivo si presenta pienamente fondato.

La stessa sentenza ora denunciata ha riconosciuto che « fu strordinaria la quantità di pioggia caduta la quale determinò la rottura dell'argine dell'Aulara e la conseguente irruzione delle acque nella tenuta del Rasore e del Ravazzi ».

Tale rilievo non può perdere valore per la asserzione assunta in detta sentenza che « una piena non può essere considerata come un caso di forza maggiore in quanto consiste in un avvenimento che non accade molto di rado » dal momento che la stessa Corte di rinvio ha ammesso che nella specie straordinaria era stata la quantità di pioggia caduta, donde derivò una violenta inondazione da produrre non solo la rottura dell'argine dell'Aulara, ma di tutte le linee Ferroviarie partenti da Alessandria verso il bacino imbrifero del Bormida.

Difatti i resistenti non hanno mai contestato i fatti documentati dalla ricorrente; che cioè il Bormida giunse all'altezza di oltre otto metri e che invase oltre le campagne circostanti di Alessandria una parte della stessa città.

D'altra parte ogni discussione sulla effettiva eccezionalità della piena di detto torrente nel maggio 1917 non è possibile a seguito del decreto legislativo 266 luglio 1917 che concedette l'abbuono dell'imposta fondiaria erariale ai proprietari dei terreni dell'Alta Italia danneggiati dalla inondazione del maggio e giugno 1917.

Per codesto provvedimento risulta manifesta la gravità eccezionale di detta inondazione, sia per la portata dei danni arrecati in quanto per l'articolo 1° di detto decreto l'abbuono conceduto presupponeva la perdita di almeno due terzi del prodotto, sia per la estensione dei danni medesimi, in quanto detto abbuono si estendeva a terreno della provincia di Alessandria e di altre nove provincie dell'Alta Italia colpite dal nubifragio.

Devesi, quindi, ritenere essere acquisito in causa che detto

evento fu realmente straordinario per una buona parte dell'Alta Italia.

Attesochè tali essendo le risultanze della causa questo Supremo Collegio non può che seguire gli stessi principi adottati in sue precedenti decisioni.

Su codeste decisioni, e specialmente in quella riferentesi a terreno danneggiato pure dalla rottura, dell'argine Aulara, nel maggio 1917, si ribadì la massima delle improponibilità dell'azione contro la Pubblica Amministrazione per risarcimento di danni cagionati da una inondazione avvenuta in tali circostanze e con tale veemenza da vincere l'efficacia di qualsiasi opera di difensiva, rivestendo pertanto il caso di una forza maggiore. Laonde anche nel caso in esame la domanda di risarcimento di danni proposta dagli attori non può avere base nell'articolo 46 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità, il quale contempla soltanto gli effetti e le conseguenze derivati dall'opera pubblica in modo permanente ed in condizioni ordinarie.

Ed esattamente osserva il ricorso che il sopravvento di una alluvione così straordinaria distrugge il rapporto diretto esclusivo di causalità tra l'opera ed il danno, che costituisce il presupposto necessario per l'applicazione dell'art. 46; e quindi, elimina la materia per l'esercizio da parte del danneggiato dell'azione di risarcimento.

E nella specie come si è superiormente osservato, si tratta indubbiamente di un fatto anormale e straordinario, non potendosi assumere che si dovesse provvedere una piena del Bormida la quale sorpassasse anche il rilevato della linea principale Alesandria-Piacenza costruita molti anni addietro ed a difesa della quale ferrovia fu appunto eretto l'argine dell'Aulara di cui i Rasore e i Ravazzi lamentano la rottura.

Nè a codesto riconoscimento di irresponsabilità da parte delle Ferrovie può fare ostacolo la precedente sentenza di questa Corte a Sezioni Unite.

Questo Supremo Collegio, invero, non prese allora in esame la questione della forza maggiore, che era stata lasciata da parte dalla sentenza della Corte casalese denunciata.

Esso esaminò soltanto la questione se il pregiudizio risentito dai Rasore e Ravazzi potesse dirsi risarcibile in quanto si basava

sulla minorata efficacia difensiva di un'opera, quale era l'argine dell'Aulara, costruito nell'interesse pubblico e non già per difendere i terreni di detti attori; ed ha al riguardo ritenuto che la Corte di Appello, anzichè dichiarare senza altro l'assoluta improponibibilità della domanda, avrebbe dovuto prima indagare se i danni ai fondi fossero stati effettivamente cagionati dalla esecuziane del terrapieno o rilevato ferroviario ed esaminare se per compiere tale indagine non occorresse l'opera del perito.

Ben può, quindi, la seconda sentenza della Corte di Appello in sede di rinvio essere censurata se, passata allo esame della questione della improponibilità dell'azione sotto il secondo esposto, e cioè della straordinarietà della inondazione del maggio 1917, incorse in una falsa applicazione dell'articolo 466 della legge di espropriazione per pubblica utilità.

Attesochè dovendosi quindi accogliere il primo motivo del ricorso, dichiarando l'azione dei Rasore Ravazzi improponibile dinanzi a qualsiasi giurisdizione, sia inutile passare all'esame degli altri motivi di annullamento i quali rimangono assorbit.

Per questi motivii la Corte a Sezioni Unite, cassa senza rinvio.

Anno XV - N 21 25 Maggio 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

5244) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

Regio Decreto 19 *febbraio* 1922, *n.* 321, *che approva il nuovo Statuto organico dell'Opera denominata « Fondazione Elena di Savoia » in sostituzione di quello approvato con Decreto Luogotenenziale* 3 *luglio* 1919, *n.* 1439. (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vedute le deliberazioni 23 marzo e 16 dicembre 1921 del Consiglio di Amministrazione della Fondazione « Elena di Savoia » per i figli dei ferrovieri morti o resi invalidi in dipendenza della guerra, avente sede in Roma, eretta in ente morale con Decreto Luogotenenziale 3 luglio 1919, n. 1439, con le quali si apportano modificazioni ed aggiunte allo Statutó organico della Fondazione medesima;

Veduto il nuovo Statuto organico presentato per la Nostra approvazione;

Veduti le leggi 18 luglio 1917, n. 1917 e 1143 ed i relativi regolamenti, approvati con Decreti Luogotenenziali 30 giugno 1918, n. 1003 e 1044;

Sentito il Comitato Nazionale per la protezione ed assistenza degli orfani di guerra;

Udito il parere del Consiglio di Stato, del quale si adottano i motivi da ritenersi qui integralmente riprodotti;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' approvato il nuovo statuto organico, in data 10 febbraio 1922 della detta Fondazione « Elena di Savoia », composto di diciannove articoli, il quale Statuto sarà munito di visto e sottoscritto d'ordine Nostro, dal Ministro proponente.

---

(1) Pubblicato per estratto nella *Gazzetta ufficiale* 1° aprile 1922, n. 77

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, 19 febbraio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI.

STATUTO

dell'Opera denominata "Fondazione Elena di Savoia"

Art. 1.

E' costituita in Roma, presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, l'Opera denominata « Fondazione Elena di Savoia ».

Art. 2.

L'Opera ha per scopo principale la concessione di borse di studio a figli di ambo i sessi di agenti stabili, in prova od avventizi delle ferrovie dello Stato o delle ferrovie concesse alla industria privata, i quali, a partire dal 24 maggio 1915, e per la durata della guerra, si siano trovati a far parte delle sotto indicate categorie:

a) agenti, non in servizio militare, morti, dichiarati dispersi o resi invalidi per atti di guerra;

b) agenti, in servizio militare, morti dichiarati dispersi o resi invalidi per causa della guerra;

c) agenti del personale navigante dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, morti, scomparsi in mare, o resi invalidi per atti di guerra;

d) agenti colpiti da infortunio sul lavoro per qualsiasi causa con conseguenza di morte o di inabilità permanente assoluta ma sempre durante la guerra, compresi gli agenti del personale navigante di cui alla lettera *c*).

L'Opera può inoltre provvedere al ricovero temporaneo o permanente di figli d'ambo i sessi degli agenti di cui sopra, in appositi istituti di istruzione professionale, di terapia fisica, di terapia mentale, o in sanatori per le forme tubercolari aperte dell'apparecchio respiratorio, quando detti figli, per fatto congenito o per malattia acquisita nell'infanzia, siano costituzional-

mente infermi (scrofola, rachitismo, tubercolosi, paralisi e simili), o profondamente debilitati nelle loro funzioni sensoriali e di relazione (cecità completa, sordo-mutismo e simili), o psichicamente deficienti (idiozia, degenerazione e simili). Il ricovero è deliberato in base a motivata relazione del Capo del Servizio Sanitario delle ferrovie dello Stato.

La concessione delle borse di studio e dei ricoveri è subordinata alle condizioni economiche delle famiglie degli orfani. A parità di condizioni economiche si darà la preferenza secondo l'ordine stabilito per le suindicate categorie: per una stessa categoria si darà la preferenza agli orfani che concorrono con non orfani.

Art. 3.

Le borse di studio sono concesse nella misura seguente:

a) da L. 600 a L. 720 all'anno, per le classi elementari;

b) da L. 720 a L. 900 all'anno, per le R. Scuole Industriali di primo grado, e per le scuole medie inferiori;

c) da L. 900 a L. 1200 all'anno, per le R. Scuole Industriali o commerciali di secondo grado, per le R. Scuole pratiche di agricoltura, per le scuole speciali agrarie, e per le scuole medie superiori;

d) da L. 1200 a L. 1500 all'anno, per le scuole industriali o commerciali di terzo grado e per i corsi superiori delle R. Scuole speciali agrarie.

Possono essere concesse borse di studio da L. 1800 a L. 2400 all'anno, per le Università od altri Istituti o scuole superiori a giovani che vi si inscrivano prima di compiere il 20° anno di età, e che abbiano conseguito il titolo occorrente per la regolare inscrizione con una votazione non inferiore alla media di punti 7 negli esami complessivi.

Le disposizioni del presente articolo hanno effetto dal 1° aprile 1922.

Art. 4.

Il fondo dell'Opera è costituito:

a) dal ricavato della lotteria approvata dal Prefetto di Roma con autorizzazione 15 luglio 1918, n. 33583 D. 3;

b) da eventuali lasciti e donazioni;

c) dagli interessi ricavati dall'impiego delle somme disponibili.

Art. 5.

L'Opera è amministrata da un consiglio composto:

a) del Presidente del Comitato Amministratore dell'Opera di Previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato, di cui la legge 19 giugno 1913, n. 641;

b) del Capo del Servizio Personale ed Affari Generali delle ferrovie dello Stato e di uno dei funzionari preposti ai due Rami del Servizio me-

desimo, in modo che il Ramo « Personale » sia sempre rappresentato, e del Capo del Servizio Legale di dette ferrovie o dei loro sostituti;

c) del Direttore generale degli Istituti di previdenza presso il Ministero del tesoro, o di un suo sostituto;

d) dei due rappresentanti del personale delle ferrovie dello Stato che fanno parte del Comitato Amministratore dell'Opera di Previdenza di cui sopra;

e) di un rappresentante dell'Ufficio Speciale delle ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici, o di un suo sostituto;

f) di un rappresentante del personale delle ferrovie concesse alla industria privata.

I Membri di che alle lettere *e*), *f*) sono designati dal Ministero dei lavori pubblici, durano in carica tre anni e possono essere confermati.

Il Consiglio designa fra i propri mebri il Presidente ed il Vice-presidente che lo sostituisce in caso di assenza o di impedimento.

Nel caso in cui il Presidente del Comitato Amministratore dell'Opera di Previdenza sia uno dei Capi dei suindicati Servizi delle ferrovie dello Stato, sarà Membro del Consiglio, in rappresentanza del Servizio al quale è preposto il detto funzionario, il suo sostituto.

Art. 6.

Per la validità delle sedute è necessaria la presenza di almeno cinque Membri compreso il Presidente.

Per la validità delle deliberazioni occorre la maggioranza assoluta dei presenti.

Art. 7.

Le domande per concessione di borse di studio e di ricovero, devono essere presentate all'Opera da chi esercita la patria potestà o la tutela; tutte le pratiche inerenti alle concessioni ed ai relativi pagamenti si svolgeranno direttamente fra l'Opera e chi esercita la patria potestà o la tutela.

Art. 8.

Le funzioni dei Membri del Consiglio di Amministrazione sono gratuite. Peraltro ai membri residenti fuori Roma è dovuta una indennità di lire quindici per i giorni di adunanza, per il giorno precedente, per quello successivo ed è dovuto il rimborso delle eventuali spese di viaggio.

Ai membri del Consiglio che fossero incaricati di missioni od ispezioni fuori della propria residenza, è corrisposta la indennità nella stessa misura indicata sopra per ciascun giorno di assenza, e sono rimborsate le eventuali spese di viaggio.

Art. 9.

Il Consiglio:

a) delibera il bilancio preventivo ed il conto consuntivo annuale;

b) determina annualmente, in base al bilancio preventivo, il numero e l'ammontare di ciascuna categoria di borse di studio e la spesa per ricoveri di che all'art. 2;

c) delibera in merito alle domande per la concessione di borse di studio e di ricovero, a norma del precedente art. 2;

d) delibera la sospensione e la revoca delle borse di studio, come all'art. 14;

e) si occupa degli affari che gli siano sottoposti dal Presidente, attinenti alla amministrazione dell'Opera.

Art. 10.

Il fondo è gestito e custodito gratuitamente dalla Cassa Depositi e Prestiti, la quale provvede al relativo impiego in buoni del tesoro od in altri titoli dello Stato o garantiti dallo Stato, nei modi stabiliti per l'Opera di Previdenza del personale delle ferrovie dello Stato, a tenore della legge 19 giugno 1913, n. 641.

Art. 11.

I pagamenti sono eseguiti gratuitamente dalla Banca d'Italia in base a mandati firmati dal Presidente e dal Ragioniere dell'Opera, e sono rimborsati dalla Cassa Depositi e Prestiti in base ad appositi elenchi riepilogativi stesi dalla Banca d'Italia e vistati dal Presidente.

L'importo delle somme rimborsate come sopra, è addebitato al Conto corrente tra l'Opera e la Cassa Depositi e Prestiti, con decorrenza dal giorno stesso in cui il rimborso viene effettuato.

Art. 12.

Ai pagamenti sarà provveduto con le somme disponibili in Conto corrente prima dell'impiego; quando non vi fossero in tale conto somme bastevoli si provvederà, giovandosi dei titoli indicati all'art. 10, i quali, nel caso di alienazione, saranno preferibilmente acquistati dal fondo pensioni e sussidi per il personale delle ferrovie dello Stato, o dall'Opera di Previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato, che avessero da impiegare disponibilità di cassa, o dalla Cassa Depositi e Prestiti.

Art. 13.

La concessione della borsa di studio importa l'obbligo di frequentare le lezioni in scuole comunali, governative o pareggiate, ovvero nelle Università od Istituti Superiori cui il giovane sia inscritto.

Art. 14

Il godimento della borsa di studio è temporaneamente sospeso o revocato quando, a giudizio del Consiglio di amministrazione, chi ne fruisce se ne sia reso immeritevole per condotta o per studio, e principalmente:

a) se è espulso dalla scuola;

b) se per due anni di seguito abbia meritato una media generale di condotta inferiore a sette decimi;

c) se alla fine di ciascun anno scolastico non consegue la promozione alla classe superiore;

d) se, trattandosi di borsa di studio universitaria, il giovane non abbia alla fine dell'anno scolastico conseguita l'approvazione nelle materie per le quali è prescritto o consigliato l'esame nell'anno stesso.

Art. 15.

Il pagamento delle borse di studio è effettuato a rate trimestrali posticipate a chi abbia sul giovane la patria potestà o la tutela, sulla produzione di regolare certificato di frequenza del giovane alla scuola.

Il pagamento non è dovuto quando le assenze del giovane, non giustificate da comprovata malatttia o da altro legittimo impedimento, abbiano superato nel trimestre i quindici giorni.

Per le borse di studio universitarie il pagamento è affettuato a chi abbia sul giovane la patria potestà o tutela, se minore di età, o direttamente al giovane quando sia maggiorenne, dietro presentazione di un attestato di frequenza alle lezioni e di diligenza, firmato ogni mese da ciascun insegnante.

Il pagamento delle spese di ricovero è fatto a rate secondo le convenzioni con i singoli Istituti.

Art. 16.

Il Presidente del Consiglio ha la rappresentanza amministrativa e legale dell'Opera.

L'ufficio di Segreterio e di Ragioniere dell'Opera è affidato a funzionari delle ferrovie dello Stato, nominati dal Direttore Generale.

Art. 17.

L'Opera rimborsa all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato le spese per prestazioni ed eventuali somministrazioni.

Art. 18.

Esauriti gli scopi indicati all'art. 2, con l'eventuale avanzo sarà costituito un fondo, la rendita del quale verrà erogata, con norme da stabilirsi

con decreto Reale, nella concessione di assegni temporanei fino al 18° anno di età a figli di agenti stabili ed in prova delle ferrovie dello Stato o delle ferrovie concesse alla industria privata, morti o resi invalidi per infortunio sul lavoro.

Art. 19.

Per tutto quanto attiene agli orfani di guerra ed in quanto non sia contemplato nel presente Statuto si richiamano le norme della legge 18 luglio 1917, n. 1143, ed i relativi regolamenti del 30 giugno 1918, n. 1044 e 1003.

REGIO DECRETO 17 *aprile* 1922, *n.* 612, *che reca provvedimenti a favore del personale delle ferrovie dello Stato in dipendenza della attuazione dei quadri di classificazione approvati con la legge* 7 *aprile* 1921, *n.* 363. (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 6 della legge 7 aprile 1921, n. 368;

Visto l'art. 1 (ultimo comma) del decreto luogotenenziale n. 1393, del 13 agosto 1917;

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I segretari di 2ª cl. degli uffici (ruoli organici del 1917) aventi anzianità nel grado II° (ruoli organici del 1917) a tutto il 31 dicembre 1912 e quelli aventi anzianità nel grado 11° (ruoli organici del 1917) dal 1° gennaio 1913, al 15 marzo 1915, saranno nominati se-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 maggio 1922, n. 115.

gretari di 1ª cl. con decorrenza rispettivamente dal 2 marzo 1920 e 1° aprile 1920 per titolo di anzianità in base alla qualificazione riportata nelle note informative relative all'esercizio 1918-19.

I segretari di 2ª cl. ai quali sia stata conferita la promozione a segretario di 1ª con decorrenza tra il 2 marzo ed il 1° luglio 1920, ovvero dal 1° luglio 1920 a mente dell'art. 20 del R. decreto 13 marzo 1921, n. 341, avranno la promozione retrodatata al 2 marzo 1920 e saranno inscritti nel ruolo dei segretari di 1ª cl. prima dei promossi per anzianità a mente del precedente comma in ordine cronologico del provvedimento di promozione.

Art. 2.

Il provvedimento di cui all'art. 1 è esteso ai disegnatori di 1ª cl. ai segretari tecnici di 2ª cl. ed agli assistenti tecnici di 1ª cl. (ruoli organici del 1917) e qualifiche equiparate delle tabelle allegate alla legge n. 368 del 7 aprile 1921, a sensi delle norme ministeriali 6 maggio 1921.

Art. 3.

I sotto capi (alle gestioni e al telegrafo) aventi anzianità da sotto capo a tutto il 31 dicembre 1914, sono nominati, se meritevoli, capi gestione con decorrenza 1° aprile 1920.

Gli applicati delle stazioni con anzianità nel grado dal 1° gennaio 1918, o precedente sono nominati sotto capi (alle gestioni o al telegrafo) con decorrenza 1° gennaio 1921, in quanto riconosciuti meritevoli; essi saranno inscritti insieme ai sotto capi già rivestiti di tale qualifica alla data suddetta, in un unico elenco in base alla rispettiva anzianità di nomina al grado 11° (ruoli organici del 1917).

Art. 4.

Gli applicati degli uffici, disegnatori di 2ª cl. ed assistenti tecnici di 2ª classe (ruoli organici del 1917) con anzianità nel grado dal 1° gennaio 1918 o precedente sono nominati al grado superiore con decorrenza 1° gennaio 1921, in quanto riconosciuti meritevoli.

Art. 5.

Gli impiegati degli uffici che hanno optato per il ruolo ausiliario a termini dell'art. 242 del regolamento del personale del 1917, e che sono ora in possesso di una delle qualifiche indicate nei quadri di classificazione approvati colla legge n. 368 del 7 aprile 1921 sotto il titolo « Ruoli transitori - Personale ausiliario degli uffici » possono richiedere, entro tre mesi dalla pubblicazione del presente decreto sul Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato, che sia ritenuta nulla e senza effetto la loro opzione.

I medesimi saranno ripristinati, entro un anno dalla data della loro domanda, nel ruolo ordinario del personale degli uffici, assegnando loro per qualifica e per stipendio la posizione spettante secondo lo svolgimento normale della carriera che avrebbero effettuata se non avessero esercitata la opzione senza riguardo a quegli avanzamenti eventualmente ottenuti per qualsiasi titolo nel ruolo ausiliario, eccetto gli acceleramenti conseguiti come combattenti in base all'art. 6 del R. decreto n. 1631 del 2 settembre 1919.

Agli effetti economici, il conguaglio fra le somme effettivamente percepite e quelle che sarebbero spettate a detti agenti secondo la carriera teorica, per tutto il periodo di loro permanenza nel ruolo ausiliario, sarà limitato alle sole competenze ordinarie.

Art. 6.

Le disposizioni dell'articolo precedente sono applicabili anche ai commessi di 1ª cl. che hanno ottenuto tale qualifica mediante l'opzione esercitata a termini dell'art. 257 del regolamento del personale del 1917.

Art. 7.

Gli agenti stabili al 1° dicembre 1920 che alla data stessa disimpegnavano in modo soddisfacente da almeno un anno le funzioni superiori di assistente di stazione di 2ª cl. (ruoli organici del 1917), saranno nominati nei limiti delle piante, a decorrere

dalla predetta data 1° dicembre 1920, ed assistenti sale, indipendentemente dal titolo di studio richiesto dall'art. 51 del regola mento del personale del 1917.

Art. 8.

Sono nominati guardablocco, con decorrenza 2 marzo 1920, i cantonieri e guardiani stabili che a tale data si trovavano assegnati ed effettivamente esercitavano in via permanente, da almeno sei mesi, le funzioni di guardablocco.

Gli altri cantonieri e guardiani stabili, che prima della attuazione del presente decreto furono assegnati in via permanente alle predette funzioni, saranno nominati guardablocco dopo che abbiano compiuto anteriormente alla data dell'entrata in vigore della legge 13 agosto 1921, n. 1080, il periodo di esperimento della durata di 6 mesi con le norme dell'art. 129 del regolamento del personale del 1917.

Art. 9.

Le date di nomina indicate negli art. 1, 2, 3 e 4 hanno valore soltanto per l'anzianità e la carriera degli agenti, ma agli effetti finanziari decorreranno dalla data di andata in vigore del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 aprile 1922.

VITTORIO EMANUELE

FACTA — RICCIO — PEANO.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

Comunicati

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il Consiglio d'Amministrazione, nell'adunanza del 4 marzo 1922, deliberò, su conforme proposta del Consiglio di Disciplina ed in applicazione dello art. 42 VI del Regolamento del personale approvato con R. D. 22 luglio 1906 n. 417, la destituzione a carico dell'Aiutante applicato ASCIONE Armando (111149) « condannato dal Tribunale di Treviso, con sentenza 11 febbraio 1921, a sei anni e cinque mesi di reclusione ed a L. 350 di multa, quale colpevole di appropriazione indebita continuata e falso in atti pure continuato (art. 417-419-275 C. P.) perchè nei mesi di novembre e dicembre dell'anno 1916 in Treviso, distrasse in suo profitto denaro dell'Amministrazione sotto pretesto che dovesse servire a pagare operai avventizi che non esistevano e si appropriò di denaro che riscosse dall'Amministrazione per conto di operai avventizi ai quali avrebbe dovuto versarlo come loro competenze dei lavori eseguiti, e per avere falsificato, per compiere tali reati, mandati di pagamento a favore di operai inesistenti, falsificando altresì in tali mandati le firme del suo capo e quelle di quietanza di vari dei detti operai, ed inscritto falsamente sul libro di presenza il nome di vari operai che non avevano lavorato ».

Si rende noto, ai sensi ed agli effetti dell'Art. 234 del Regolamento del personale, che il Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 10 novembre 1920, deliberò il ricollocamento a riposo con decorrenza 19 agosto 1920 del verificatore di STEFANO DOMENICO (69092).

Appendice N. 9 all'Ordine generale N. 4-1918.

Indennità di malaria.

In applicazione dell'articolo 88 delle disposizioni sulle competenze accessorie ed in base alle constatazioni eseguite a cura del Servizio Sanitario nei riguardi della infezione malarica, il tratto dal km. 6+588 al km. 37+723 (comprendente le stazioni di Torricola, S. Palomba e Carano), della direttissima Roma-Napoli, attualmente considerata in zona di malaria lieve, si classifica in zona grave a decorrere dal 1° aprile 1922.

Approvata dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 5 maggio 1922.

Ordine di servizio N. 34.

Nuova edizione della istruzione per il servizio dei deviatori.

In data 1° settembre 1922 dovrà considerarsi in vigore la nuova Istruzione per il Servizio dei Deviatori, edizione 1922, la quale sostituisce in ogni sua parte quella attuale.

Le Divisioni debbono curarne in tempo la distribuzione al personale interessato, ritirando da ciascun agente la vecchia edizione, perchè la nuova, pur non avendo subito variazioni sostanziali, è stata diversamente ordinata ed aggiornata.

Nella nuova Istruzione non figurano le disposizioni, circa il servizio dei deviatori, che riflettono mansioni vere e proprie del Capo stazione, del Dirigente il movimento e dell'incaricato speciale della sorveglianza dei deviatoi, le quali è stato previsto trovino sede più adatta nel testo dei nuovi regolamenti d'esercizio da pubblicarsi.

Eppertanto, fino a quando non siano emanate nuove disposizioni, detti agenti, oltre curare ed esigere l'osservanza della *Istruzione per il servizio dei deviatori*, debbono attenersi alle norme seguenti.

1. — Compilazione del modulo M. 53.

Il Capo stazione ad ogni cambiamento dell'orario generale deve compilare il modulo M. 53 indicandovi cronologicamente tutti i treni compresi nell'orario, la loro provenienza o destinazione, l'ora di arrivo e partenza, gli incroci, le precedenze ed il binario normale loro assegnato.

Il modulo deve essere sottoposto all'approvazione dell'Ispettore di Riparto, quindi affisso in ogni posto di deviatore.

2. — Compilazione del modulo M. 43 ed M. 30.

Ad ogni modificazione degli impianti del piazzale, o in occasione di diversa distribuzione dei deviatoi affidati a ciascun posto da deviatore il Capo stazione deve compilare per ciascun posto il libretto mod. M. 43 od M. 30 secondo che i deviatoi sono manovrati a mano od a mezzo di un apparato centrale e sottoporlo all'approvazione dell'Ispettore di Riparto.

Nella compilazione del libretto modulo M. 43 dovrà essere tenuto presente per indicare la posizione normale dei deviatoi che:

i deviatoi posti sul binario di ricevimento dei treni debbono, salvo eccezioni prescritte od autorizzate, essere mantenuti normalmente nella posizione necessaria per assicurare il passaggio dei treni sulla linea principale;

i deviatoi estremi dei binari di ricevimento dei treni in una stazione di linea a semplice binario debbono essere mantenuti nella posizione necessaria per il passaggio del primo treno atteso;

i deviatoi sui binari secondari debbono normalmente essere mantenuti nella posizione che offre maggior sicurezza per l'esercizio, in modo da evitare possibili fughe di veicoli sui binari di corsa.

Nella compilazione del libretto mod. M. 30 si deve avere la massima cura di riportarvi tutti gli ordini e le disposizioni parti-

colari che riguardano ogni singolo posto o cabina e che è necessario siano conosciuti ed applicati dal personale addettovi.

3. — Piano schematico delle chiavi dei fermascambi.

Il Capo stazione deve curare che, presso l'armadietto di custodia delle chiavi dei fermascambi, sia tenuto un disegno schematico del piazzale, con indicato per ciascun deviatoio il numero della chiave del fermascambio che lo assicura in una determinata posizione.

4. — Accertamento delle condizioni dei deviatori.

Il dirigente deve assicurarsi che i deviatori, durante il loro servizio, si trovino in stato normale di animo e di corpo e deve farne allontanare quelli che non lo fossero.

5. — Visita del dirigente ai deviatoi all'inizio del servizio.

Il dirigente, assumendo il servizio deve assicurarsi del buono stato e del regolare funzionamento dei deviatoi e degli altri meccanismi che riflettono la circolazione dei treni; in tale accertamento porrà cura particolare per garantirsi che i deviatoi assicurati con fermascambio non siano stati tallonati.

6. — Illuminazione dei dischetti.

Il dirigente deve accertarsi che a tempo debito siano illuminati i dischetti dei deviatoi.

7. — Avvisi ai deviatori.

Il dirigente deve dare, direttamente ai deviatori, gli avvisi di modificazioni ed anormalità che avvengono nella circolazione dei treni, con le modalità previste nell'art. 7 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori; nelle stazioni nelle quali, in conformità al successivo n. 17, la visita dei deviatoi è affidata ad apposito agente, il dirigente può invece dare a voce all'agente stesso gli avvisi circa

la soppressione dei treni, il cambiamento del binario di ricevimento di un treno ed il diverso succedersi dei treni per causa di precedenza o di variazione nella normale successione, salvo quando trattasi di ricevere un treno merci prima di un treno viaggiatori in ritardo o di cambiamento d'incrocio, nel qual caso la comunicazione dovrà essere fatta per iscritto, oppure per telefono, se vi è in uso il registro per la corrispondenza telefonica.

8. — **Custodia da parte del dirigente delle chiavi dei fermascambi.**

Il dirigente è in obbligo di custodire personalmente le chiavi dei fermascambi e delle serrature di sicurezza che assicurano la posizione dei deviatoi e dei segnali, tenendo presso di sè la chiave di apposito armadietto o quadro, nel quale deve racchiudere sempre le chiavi suddette.

Per manovra il dirigente consegnerà personalmente le chiavi al deviatore per il tempo strettamente necessario, e, ultimata la manovra, provvederà a farsele restituire; *per il passaggio dei treni* il dirigente, deve accertarsi di aver presso di sè le chiavi dei fermascambi che assicurano i deviatoi per il binario che deve essere percorso dal treno, e, prima dell'arrivo del treno, deve eseguire tale accertamento, innanzi di disporre per la manovra a via libera del segnale di protezione; *nel caso d'incrocio* il dirigente, dopo essersi accertato di avere nell'armadietto o quadro le chiavi che assicurano i deviatoi per l'ingresso dei treni nei rispettivi binari, trattiene presso di sè i deviatori quando non occorra la loro presenza ai deviatoi, e torna a consegnare loro le chiavi dei fermascambi per manovrare i deviatoi d'uscita, in modo che detti agenti non possano giungere al deviatoio prima che il treno in arrivo lo abbia impegnato.

Le chiavi di scorta dei fermascambi debbono, di regola, essere custodite suggellate o piombate in apposite rastrelliere accessibili ai dirigenti.

9. — **Sorveglianza del dirigente alle visite che debbono effettuare i deviatori.**

Il dirigente deve curare che i deviatori compiano le visite prescritte dagli articoli 5, 11 e 13 della nuova Istruzione per il servizio dei deviatori.

10. — **Custodia delle chiavi dei fermascambi durante la disabilitazione.**

Il dirigente autorizzato a non presenziare il passaggio di un treno, prima di lasciare il servizio deve accertarsi che nell'armadietto vi siano le chiavi delle serrature e dei fermascambi che assicurano nella posizione voluta i segnali e i deviatoi sui quali deve passare il treno, e dovrà custodire presso di sè la chiave dell'armadietto, anche per tutto il tempo in cui non presenzia il passaggio dei treni.

11. — **Apparecchi di controllo dei segnali fissi.**

I dirigenti debbono accertarsi che alla manovra della leva dei segnali corrisponda la variazione nell'indicazione dell'apposito apparecchio di controllo.

Ove esistono sonerie di controllo dei segnali montate a corrente continua, il dirigente più volte al giorno deve manovrare la leva dell'interruttore di prova, che a circuito regolare deve far funzionare la suoneria.

12. — **Guasti ai deviatoi ed altri meccanismi.**

Il dirigente che viene avvertito dai deviatori di un qualsiasi guasto agli impianti deve informarne tosto l'agente del Servizio Lavori incaricato della loro manutenzione; se il guasto impedisce il funzionamento di un apparato centrale, il dirigente deve sorvegliare i deviatori nel lavoro necessario per poter manovrare a mano i deviatoi guasti.

13. — **Visita dei dirigenti ai deviatoi.**

I deviatoi incontrati di punta dai treni debbono, nei dieci minuti che precedono l'arrivo, la partenza od il passaggio di un treno, e sempre prima di disporre per la manovra a via libera del segnale di protezione o di partenza, essere visitati personalmente dal dirigente, il quale deve assicurarsi che siano disposti convenientemente, che, nel caso di deviatoi manovrati a mano le spine siano a posto e che i deviatori di servizio siano presenti e vigilanti.

Il dirigente, salvo il caso di effettuazione del treno Reale, è

esonerato dall'eseguire, per ogni treno la visita di cui al precedente comma:

a) quando i deviatoi siano collegati a segnali, per modo che, dalla disposizione dei segnali, o di un indicatore, egli sia in grado di controllare la loro posizione senza recarsi sul posto;

b) quando abbia constatato in cabina la posizione delle leve, purchè queste siano munite di controllo;

c) quando i deviatoi siano muniti di fermascambio di sicurezza, per modo che dal possesso delle relative chiavi gli derivi la sicurezza della loro posizione.

14. — **Accertamento per il passaggio di un treno.**

Il dirigente prima di disporre per la manovra a via libera dei segnali di protezione, deve in ogni caso accertarsi che, tanto sul binario di corsa quanto su quelli attigui, nessun ostacolo si apponga al libero passaggio del treno e che le piattaforme, sulle quali il treno dovesse passare, si trovino in posizione regolare e debitamente assicurate.

15 — **Visita del dirigente ai deviatoi dopo manovre.**

La visita ai deviatoi incontrati di punta dai treni deve essere dal dirigente effettuata anche quando siano state eseguite manovre che possono averli forzati di calcio, tanto nel caso di deviatoi assicurati con fermascambio o serrature di sicurezza che manovrati da apparato centrale.

16. — **Visita dei deviatoi a mezzo di un agente di stazione.**

Il dirigente, quando in casi eccezionali non ha materialmente il tempo di recarsi in persona a fare la visita di cui al precedente n. 13, ha l'obbligo di inviare al deviatore un modulo M. 40 nel quale sarà indicato per quale binario devono essere disposti i deviatoi. Questo modulo deve essere firmato dal deviatore e rimandato al dirigente il quale non potrà disporre per la manovra a via libera dei segnali, se non ha prima ricevuto di ritorno il modulo.

17. — **Esonero del dirigente dalla visita dei deviatoi.**

Il dirigente, nelle stazioni autorizzate dalla Divisione Movimento e Traffico, potrà essere dispensato, per tutti o parte dei treni, dall'obbligo della visita ai deviatoi, in tal caso questa viene affidata ad un deviatore capo od a un capo squadra deviatore, oppure anche a un manovratore capo o capo squadra manovratori, od in via eccezionale anche ad un deviatore o manovratore prescelto dal titolare della stazione.

Il dirigente, in queste stazioni, deve assicurarsi che l'agente incaricato della visita la compia in tempo utile, ed ha comunque l'obbligo di assicurarsi della presenza dei deviatori e della giusta posizione dei deviatoi fin dove la distanza e libera visuale glielo permettono.

Egli deve inoltre accertarsi con verifiche saltuarie della regolare tenuta del mod. M. 37, quando l'apposito incaricato è dispensato dal presentarlo per il visto.

18. — **Uso del modulo M. 37 per l'arrivo o per la partenza di un treno.**

L'agente incaricato della visita è provvisto di apposito registro (mod. M. 37) nel quale indica di volta in volta il numero del treno in arrivo od in partenza, il binario sul quale deve essere ricevuto o dal quale deve partire e l'ora della visita.

Nei dieci minuti precedenti l'arrivo o la partenza del treno detto agente effettua la visita e ritira sul mod. M. 37 la firma dei deviatori interessati, quindi porta il registro stesso al dirigente il movimento che deve controfirmarlo; solo dopo di ciò il dirigente può disporre per la manovra a via libera dei segnali.

I deviatori capi, i manovratori capi o gli agenti che li sostituissero possono dalla Divisione essere dispensati dal presentare per ogni treno il mod. M. 37 al visto del dirigente. In tal caso la manovra a via libera dei segnali di protezione o di partenza deve essere ordinata dal dirigente pel tramite di detti agenti, i quali vi debbono provvedere soltanto dopo compiuta la visita.

I deviatori capi o manovratori capi o gli agenti che li sostituissero possono essere autorizzati dalle Divisioni a subentrare al

dirigente nella verifica e firma del modulo M. 37 quando essi abbiano alle loro dipendenza dei capi squadra deviatori o capi squadra manovratori incaricati alla loro volta della visita ai deviatoi.

19. — Uso del modulo M. 37 per l'arrivo o la partenza di un gruppo di treni.

Nelle stazioni dove i treni si succedono con tale frequenza da rendere impossibile o per lo meno assai disagevole la visita sul posto ed il ritiro del visto del dirigente (o dell'incaricato) per ciascun treno, la Divisione Movimento e Traffico può disporre che la visita sia fatta per gruppo di treni, omettendo l'accertamento sul posto pei treni che debbano percorrere gli stessi deviatoi e nella stessa posizione, purchè non sia occorso di manovrarli, e purchè l'agente incaricato della visita possa controllarne la regolare posizione a distanza.

Dove è ammessa la visita per gruppi di treni l'agente incaricato, prima di iniziare la visita per ciascun gruppo, deve presentarsi al dirigente per ricevere istruzioni sul programma di servizio da svolgersi, limitatamente a quel gruppo prendendone nota nel registro mod. M. 37, che farà controfirmare dal dirigente indi eseguirà la visita pel primo treno, ritirando la firma dai deviatori, ai quali darà le disposizioni del caso anche pei treni successivi, ritirandone pure la firma, quando i deviatoi relativi non dovessero essere più mossi e perciò non occorresse ripetere l'accertamento sul posto.

A gruppo ultimato deve presentare il registro al dirigente pel visto. Anche in tale caso l'apertura dei segnali di protezione deve essere ordinata pel tramite dell'agente incaricato della visita.

Per quanto riguarda i treni in partenza, per mettere in grado il dirigente di sapere se la visita è stata eseguita, l'agente incaricato
dirigente di sapere se la visita è stata eseguita, l'agente incaricato
provvede per l'apertura del segnale fisso di partenza; dove però manchi tale meccanismo e manchi pure il tempo per ritornare dal dirigente potrà essere disposto che l'avviso relativo sia dato per telefono oppure che, appena eseguita la visita, i deviatori a cominciare da quello più lontano, espongano il segnale verde per indicare via libera al treno in partenza.

20. — **Esonero del dirigente dagli obblighi di cui ai nn. 4, 5, 8, 9 e 15.**

Quando l'apposito incaricato della sorveglianza del servizio dei deviatoi non sia obbligato di presentare il mod. M. 37 al visto del dirigente, egli subentra a questo nell'accertamento dello stato normale dei deviatori, nella visita ai deviatoi nell'inizio del servizio, nella custodia ed uso delle chiavi dei fermascambi, nella sorveglianza alle visite che i deviatori debbono effettuare in base agli articoli 5, 11 e 13 della nuova Istruzione per il servizio dei deviatori e nella visita ai deviatoi dopo le manovre che possono averli forzati di calcio.

21. — **Comunicazioni ai deviatori.**

I dirigenti o gli incaricati della sorveglianza del servizio dei deviatori secondo i casi previsti dall'art. 7 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori debbono dare ai deviatori gli avvisi di cui all'articolo medesimo.

Ad una cabina o ad un posto di manovra gli avvisi pei quali è prescritto l'uso del modulo M. 2 ed M. 40 possono essere trasmessi dal dirigente anche per telefono con le seguenti modalità:

a) i posti in corrispondenza debbono essere muniti di un registro mod. M. 100-*b* sul quale le corrispondenze telefoniche trasmesse e ricevute vengono scritte cronologicamente una di seguito all'altra e numerate con numero progressivo da scrivere sulla finca di sinistra di detto modulo;

b) i fonogrammi debbono essere scritti nel registro del posto trasmittente per intero e trasmessi poi, parola per parola, all'agente del posto ricevente che dovrà scriverli, parola per parola mentre li riceve;

c) l'agente del posto trasmittente inizia la trasmissione col numero che il fonogramma ha nel registro e termina indicando l'ora di trasmissione;

d) il posto ricevente deve ripetere il fonogramma che ha scritto e per ultimo indicare il numero che il fonogramma viene ad avere nel suo registro.

Detto agente trasmittente scriverà tal numero alla fine del fo-

nogramma già scritto in prova della avvenuta sua trasmissione; egli deve sempre procurarsi tal numero senza di che il fonogramma deve considerarsi non trasmesso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 15 e 16.

Ordine di servizio N. 35.

Circoscrizione dei riparti telegrafici.

A cominciare dal 10 giugno 1922 le circoscrizioni dei Riparti Telegrafici delle seguenti Divisioni Movimento e Traffico rimangono costituite come appresso:

DIVISIONE DI GENOVA.

1. Riparto - GENOVA. — Stazione di Genova P. P. e scali marittimi stazioni e scali di Sampierdarena e Campasso e linee Sampierdarena Forni - Bolzaneto; Genova P. B. - Sampierdarena - Bivio Bormida (e) (via Mignanego e via Busalla); Novi L. - Novi S. B.; Arquata - Tortona (e).

2. Riparto - GENOVA. — Genova P. B. (e) - Spezia (e); Sampierdarena (e) - Acqui (e); Alessandria (e) - Ovada.

3. Riparto - SAVONA. — Sampierdarena (e) - Savona (e) - Ventimiglia; Ventimiglia - Airole.

DIVISIONE DI TORINO.

1. Riparto - TORINO. — Stazioni di Torino; Torino - Modane; Bussoleno - Susa; Torino - Torre Pellice; Bricherasio - Barge;

Airasca - Busca (e); Moretta - Cavallermaggiore (e); Saluzzo - Savigliano (e); Torino - Villanova d'Asti (i); Trofarello - Chieri.

2. RIPARTO - TORINO. — Torino (e) - Santhià (i) - Vercelli (Bivio Sesia) (i); Asti (e) - Aosta; Vercelli-Asti (e); Chivasso Casale Monf. (i).

3. RIPARTO - TORINO. — Trofarello (e) - Savona (i); S. Giuseppe-Spigno (e); Ceva - Ormea; Bastia - Cuneo; Carmagnola - Cuneo - S. Dalmazzo di Tenda; Cuneo - Busca - Dronero; Cavallermaggiore - Bra - Castagnole Lanze (e).

4. RIPARTO - ALESSANDRIA. — Cava C. (i) - Torreberetti (i) - Alessandria - Acqui (i) - Spigno (i); Casale M. (e) - Valenza; Villanova d'Asti (e) - Alessandria - Bivio Bormida (i); Castagnole L. (i) - Cantalupo; Asti (i) - Acqui; Asti-Castagnole L.

5. RIPARTO - NOVARA. — Torreberetti (e) - Novara - Borgomanero-Domodossola (e); Santhià (e) - Romagnano - Borgomanero - Arona (e); Varallo - Romagnano - Novara - Rho (e); Novara - Vercelli (Bivio Sesia) (e) - Mortara - Cava C. (e); Casale M. (e) - Mortara - Corsico (i).

DIVISIONE DI MILANO.

1. RIPARTO - MILANO. — Stazioni di Milano C., Milano P. G., Milano P. S., Milano P. T., Milano S. C.; linea di Milano P. G. - Gallarate - Porto Ceresio; Gallarate - Laveno - Pino T; Gallarate - Sesto C. - Arona - Iselle di T.; Vignale (e) - Oleggio - Sesto C. - Laveno; Oleggio - Arona; Rogoredo (e) - Novi C. (e); Tortona - Bivio Bormida (e); Voghera - Broni - Piacenza (e); Bressana B. - Broni; Cava M. - Cava C (e).

2. RIPARTO - MILANO. — Stazioni di Milano P. R., Milano P. V., Lambrate, Greco, Rogoredo e nuova cintura; linea di Greco - Monza - Chiasso; Como S. G. - Como L.; Monza - Usmate - Calolzio - Chiavenna; Colico - Sondrio - Albate C. -

Lecco; Seregno - Usmate - Ponte S. P.; Calolzio - Bergamo (i) - Treviglio (e); Rogoredo - Codogno (i) - Piacenza (e); Casalpusterlengo - Pavia (e).

3. RIPARTO - BRESCIA. — Lambrate (e) - Rovate - Verona P. N. (e); Bergamo (e) - Rovato; Palazzolo - Paratico; Desenzano - Desenzano Lago; Treviglio (i) - Olmeneta - Cremona - Borgo S. Donnino (e); Codogno (e) - Mantova (e); Parma (e) - Piadena - S. Zeno - Brescia; Olmeneta - S. Zeno.

DIVISIONE DI VENEZIA.

1. RIPARTO - VENEZIA. — Padova C. M. (i) - Padova C.le - Mestre-Venezia S. L. - Venezia M.; Mestre-Portogruaro - Casarza - Gemona (e); Mestre-Treviso (i) - Conegliano - Casarza Portogruaro - Motta di L. - Treviso - Montebelluna (i) - Belluno - Calalzo Pieve di Cadore; Montebelluna - Susegana; Motta di Livenza - S. Vito al T.

2. RIPARTO - VENEZIA. — Verona P. V. (i) - Ala; Verona P. V. - Vicenza - Cittadella - Castelfranco - Treviso (e); Schio - Vicenza - Padova (e); Padova (e) - Camposampiero - Castelfranco - Montebelluna (e); Bassano - Castelfranco - Mestre (e); Bassano - Cittadella - Camposampiero.

DIVISIONE DI BOLOGNA.

1. RIPARTO - BOLOGNA. — Bologna - Pistoia (e); Bologna - Piacenza (i).

2. RIPARTO - BOLOGNA. — Bologna (e) - Padova (e); Legnago (e) - Rovigo - Chioggia; Ferrara - Rimini (i); Bologna (e) - Rimini - Castelbolognese - Lugo - Lavezzola; Lugo - Ravenna; Russi - Faenza; Lugo - Granarolo.

3. RIPARTO - BOLOGNA. — Modena (e) - Mantova (i) - Verona P. N. (e); Bologna (e) - Nogara - Isola della Scala; Dossobuono - Legnago (i) - Monselice (e); Mantova (i) - Nogara-Cerea.

DIVISIONE DI FIRENZE.

1. RIPARTO - FIRENZE. — Firenze S. M. N. (i) - B. S. Lorenzo - Faenza (e); Firenze S. M. N. - Terentola (i) - Chiusi (i); B. S. Lorenzo - Pontassieve; Firenze C. M. - Rifredi (e).

2. RIPARTO - PISA. — Bagni di Montecatini (e) - Lucca (i) - Pisa (i) - Grosseto (i); Pisa - Collesalvetti - Vada; Livorno - Collesalvetti; Cecina - Volterra; Campiglia - Piombino.

3. RIPARTO - SPEZIA. — Pisa (e) - Spezia (i); Vezzano - Parma (e); Fornovo - Borgo S. Donnino (e); Aulla - Monzone; S. Stefano di M. Sarzana; Avenza - Carrara; Viareggio - Lucca (e) - Castelnuovo di G.

4. RIPARTO - FIRENZE. — Firenze P. P. - Pistoia (i) - Bagni di Montecatini (i); Firenze P. P. - Pisa (e); Empoli - Siena - Chiusi (e); Asciano - Montepescali (e).

DIVISIONE DI ANCONA.

1. RIPARTO - ANCONA. — Rimini (e) - Ancona - Giulianova (e); Portocivitanova - Albacina - Fabriano (i) - Urbino; Falconara - Albacina; Porto d'Ascoli - Ascoli P.

2. RIPARTO - CASTELLAMMARE ADR. — Giulianova (i) - Foggia (e); Giulianova - Teramo.

3. RIPARTO - FOLIGNO. — Fabriano (e) - Termi (i) - Sulmona (e); Foligno - Terontola (e).

DIVISIONE DI ROMA.

1. RIPARTO - ROMA. — Roma Termini - Roma Trastevere (i); Portonaccio - Roma S. L.; Roma Termini - Cassino (i); Roma Termini - Avezzano (i) - Roccasecca; Roma Termini - Albano - Anzio - Nettuno; Torricola - Carano.

2. RIPARTO - ROMA. — Roma Trastevere (e) - Grosseto (e); Portonaccio (e) - Chiusi (e); Ciampino (e) - Cecchina (e) - Vel-

letri; Segni (e) - Terracina; Ciampino (e) - Frascati; Orte - Terni (e); Pontegalera - Fiumicino; Palo Ladispoli; Roma Trastevere (e) - Viterbo-Attigliano; Capranica-Ronciglione.

3. RIPARTO - SULMONA. — Avezzano (e) - Pescara (e); Sulmona - Carpinone (i) - Caianello (e).

DIVISIONE DI NAPOLI.

1. RIPARTO - NAPOLI. — Stazioni di Napoli e S. Giov. a Ted.; Napoli - Cancello (i) - Cassino (e); Sparanise - Gaeta; Napoli-Caserta - Benevento - Cervaro (e); Benvento (i) - Termoli (e); Bivio Bosco Redole - Carpinone (e); Telese - Telese Bagni.

2. RIPARTO - NAPOLI. — S. Giov. a Ted. (e) - Battipaglia (i) - Potenza Inf. (e); Cancello (e) - Torre Ann. - Gragnano; Sicignano - Lagonegro; Salerno - Avellino - Benevento (e); Avellino - Rocchetta S. A. (e); Cancello (e) - Mercato S. Sev.; Codola - Nocera.

DIVISIONE DI BARI.

1. RIPARTO - BARI. — Foggia - Brindisi (e); Foggia - Lucera; Foggia - Manfredonia; Foggia - Potenza (i); Rocchetta S. A. (i) - Spinazzola - Barletta - Barletta Porto; Cerignola - Cerignola Città; Ofantino - Margherita di Savoia; Bari - Bari Porto.

2. RIPARTO - BARI. — Potenza (e) - Metaponto (i) - Brindisi (i); Taranto - Bari (e); Gioia del Colle - Spinazzola (e); Brindisi - Gallipoli; Zollino - Otranto; Bellavista - Nasisi - Cimino; Nasisi - Buffoluto.

DIVISIONE DI REGGIO CALABRIA.

1. RIPARTO - PAOLA. — Battipaglia (e) - S. Eufemia Bif. (i); Paola - Castiglione Cosentino (e).

2. RIPARTO - REGGIO C. — S. Eufemia Bif. (e) - Reggio C. - Catanzaro M. (e).

3. RIPARTO - CATANZARO. — S. Eufemia Bif. (e) - Catanzaro M. (i) - Metaponto (e); Sibari - Cosenza.

DIVISIONE DI PALERMO.

1. RIPARTO - PALERMO. — Palermo - Trapani; Palermo - S. Agata di M. (e).

Sono inoltre comprese le seguenti linee delle Ferrovie Secondarie: Castelvetrano - Sciacca; Castelvetrano - Gibellina; Palermo - Corleone.

2. RIPARTO - CATANIA. — Catania (i) - S. Caterina (e); Bicocca - Siracusa - Vittoria (i); Siracusa - Siracusa Porto; Valsavoia - Caltagirone.

Sono inoltre comprese le seguenti linee delle Ferrovie secondarie: Dittaino - PiazzaArm.; Dittaino - Assoro.

3. RIPARTO - CALTANISSETTA. — Cerda - S. Caterina (i) - Canicatti - Vittoria (e); Roccapalumba - Porto Empedocle; Aragona Cald. - Canicatti.

Sono inoltre comprese le seguenti linee delle Ferrovie Secondarie: Canicatti - Naro - Licata; Girgenti - Margonia-Naro; Porto Empedocle - Magazzolo - Ribera; Magazzolo - Cianciana; Lercara Bassa - Filaga -Palazzo Adr.; Filaga-Contuberna.

4. RIPARTO - MESSINA — Messina Porto - S. Agata di M. (i); Messina — Catania (e).

Circolare N. 21.

Norme per la piombatura dei carri

E' stata pubblicata una nuova edizione - marzo 1922 - delle " **Norme per la piombatura dei carri** „ (allegate all'ordine di Servizio n. 133-1918), comprendente le modificazioni apportate alle Norme stesse con l'Ordine di servizio 162-1921 e con la circolare n. 44-1921.

Con tale pubblicazione restano abrogati e sostituiti i fascicoli edizione 1918 e 1919 i quali dovranno quindi essere versati al Magazzino della circoscrizione come materiale fuori d'uso.

Nell'occasione si fa viva raccomandazione *al personale dei treni* e ciò anche a scanso della propria responsabilità di attenersi strettamente a quanto è disposto dal punto 32 delle Norme in parola circa l'obbligo di *rifiutarsi di accettare carri con piombi irregolari specialmente se non sia chiaramente leggibile l'impronta del nome della Stazione.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15, 19, 20, 21 e 22.

Circolare N. 22.

Trasporto di ammoniaca in serbatoi privati.

Colle circolari n. 29/1920, 33/1920 e 6/1921 vennero comunicate le prescrizioni alle quali è subordinata l'utilizzazione sulle linee F. S. di taluni carri-serbatoio privati destinati al trasporto dell'ammoniaca.

Si riportano qui di seguito le suddette prescrizioni, avvertendo che esse debbono considerarsi generalizzate per tutti i carri ser-

batoio già adibiti o che in seguito venissero adibiti al trasporto dell'*ammoniaca in soluzione e delle acque ammoniacali*:

1° l'Amministrazione F. S. non assume alcuna responsabilità per gli eventuali danni che potessero derivare da tali trasporti;

2° effettuato il carico, la chiusura del serbatoio a perfetta tenuta, dovrà essere eseguita dai proprietari dei serbatoi, o dai loro incaricati;

3° nel procedere alla pulizia del serbatoio, prima e specialmente dopo il trasporto dell'ammoniaca, a cura degli stessi proprietari, dovrà essere provveduto ha scaricare preventivamente i vapori ammoniacali con conveniente aereazione dei recipienti metallici.

La presente circolare annulla e sostituisce le tre circolari su accennate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21. 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Circolare N. 23.

Numero e circoscrizione dei Circoli d' ispezione dell'ufficio speciale per le ferrovie, tramvie e automobili.

In vista dei rapporti che intercedono fra gli Uffici dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e quelli dell'Ufficio Speciale per le ferrovie, tramvie e automobili dipendente dal Ministero dei lavori pubblici, si porta a conoscenza che con Regio decreto 23 febbraio 1922 il numero e le circoscrizioni dei Circoli d'ispezione del detto Ufficio Speciale sono stati determinati come segue:

1. Circolo di Ispezione in Ancona con circoscrizione comprendente il territorio delle provincie di Ancona, Ascoli Piceno, Chieti, Macerata, Pesaro e Teramo e quello soggetto alla giurisdizione del Commissariato civile di Zara.

2. Circolo di ispezione in Bari con circoscrizione comprendente il territorio delle provincie di Bari, Foggia e Lecce.

3. Circolo di ispezione in Bologna con circoscrizione comprendente il territorio delle provincie di Bologna, Ferrara, Forlì, Modena, Parma, Ravenna e Reggio Emilia.

4. Circolo di ispezione in Cagliari, con circoscrizione comprendente l'intero territorio della Sardegna.

5. Circolo di ispezione in Catanzaro, con circoscrizione comprendente il territorio delle provincie di Catanzaro, Cosenza e Reggio Calabria.

6. Circolo di ispezione in Firenze, con circoscrizione comprendente il territorio delle provincie di Firenze, Arezzo, Livorno, Lucca, Massa Carrara, Pisa e Siena.

7. Circolo di ispezione in Genova con circoscrizione comprendente il territorio delle provincie di Genova e Porto Maurizio.

8. Circolo di ispezione in Milano con circoscrizione comprendente il territorio delle provincie di Milano, Bergamo, Como, Cremona, Novara, (meno i circondari di Biella e Vercelli), Pavia, Piacenza e Sondrio.

9. Circolo di ispezione in Napoli, con circoscrizione comprendente il territorio delle provincie di Napoli, Avellino, Benevento, Campobasso, Caserta, Potenza e Salerno.

10. Circolo di ispezione in Palermo, con circoscrizione comprendente l'intero territorio della Sicilia.

11. Circolo di ispezione in Roma, con circoscrizione comprendente il territorio delle provincie di Roma, Aquila, Grosseto e Perugia.

12. Circolo di ispezione in Trento, con circoscrizione comprendente il territorio soggetto alla giurisdizione del Commissariato generale civile per la Venezia Tridentina.

13. Circolo di ispezione in Trieste, con circoscrizione comprendente il territorio soggetto alla giurisdizione del Commissariato civile per la Venezia Giulia e quello della provincia di Udine.

14. Circolo di ispezione in Torino, con circoscrizione comprendente il territorio delle provincie di Torino, Alessandria, Cuneo e dei circondari di Biella Vercelli della provincia di Novara.

15. Circolo di ispezione in Verona, con circoscrizione comprendente il territorio delle provincie di Verona, Belluno, Brescia, Mantova, Padova, Rovigo, Treviso, Venezia e Vicenza.

Il Direttore Generale
C. CROVA.

Ordine di servizio N. 4V

Viaggi delle famiglie degli Onorevoli Senatori e Deputati con biglietti gratuiti serie B°.

Come dall'Ordine di servizio n. 2 V del 5 maggio 1921 (bollettino ufficiale n. 18), i biglietti gratuiti serie B° ed i relativi buoni bagaglio, emessi per il 1° anno della XXVI Legislatura, non potranno essere accettati oltre la mezzanotte del 10 giugno 1922.

Però, il viaggiatore al quale scadessero il biglietto ed i buoni bagaglio durante la corsa può utilizzarli fino alla stazione per la quale sono stati vidimati, o per quella ove eventualmente intendesse di effettuare una fermata.

Per il 2° anno della XXVI Legislatura (11 giugno 1922 - 10 giugno 1923) verranno emessi biglietti serie B° e buoni bagaglio di nuovo modello, da tenersi validi con i treni in partenza dopo la mezzanotte del 10 giugno 1922, e che avranno la loro scadenza alla mezzanotte del 10 giugno 1923, o, nel caso di nuove elezioni generali, alla mezzanotte del giorno precedente la convocazione dei collegi elettorali.

I nuovi biglietti serie B° e buoni bagaglio si distinguono da quelli del primo anno della XXVI Legislatura per due righe trasversali parallele di color celeste riportate sul biglietto, e sullo scontrino di controllo, una in alto all'angolo sinistro ed una in basso all'angolo destro, e per l'indicazione, sul fondo, dell'anno 2° della XXVI Legislatura.

Con l'occasione si rammenta che nei casi di irregolarità od abusi si dovranno osservare le norme seguenti:

I. — Nel caso di viaggiatori muniti di biglietto serie B° trovati in disguido per effetto di erronea vidimazione da parte della biglietteria, il personale di controlleria deve ritirare il biglietto e richiedere il pagamento del percorso effettuato in deviazione

dall'itinerio normale. Ed ove i viaggiatori medesimi rifiutino di eseguire tale pagamento, li munirà di mod. C. I. - 204 senza prezzo, per l'ulteriore percorso che debbono compiere per raggiungere l'itinerário normale e proseguire fino a destino.

Analogamente dovrà praticarsi pei portatori di biglietti serie B°, che siano trovati in disguido, in dipendenza di erronee indicazioni o per difetto di sorveglianza da parte del personale o quando consti altrimenti la loro buona fede.

II. — Nei casi invece di irregolarità addebitabili esclusivamente alle persone a cui furono rilasciati i biglietti serie B°, come per esempio nel caso di viaggiatori che li utilizzino per una via diversa da quella normale allo scopo di effettuare fermate in stazioni non comprese nel percorso diretto, o di viaggiatori che si valgano di biglietti serie B° intestati ad altra persona, o di biglietti alterati con raschiature o cancellature del percorso e dei timbri delle stazioni, oltre a ritirare il biglietto sarà da provvedersi in confronto dei detti viaggiatori, per il percorso abusivamente seguito, come per i viaggiatori a tariffa ordinaria, applicando, a seconda dei casi, gli articoli 10, 33 o 34 delle tariffe e rilasciando, dopo avvenuto il pagamento, un mod. C. I. - 204 senza prezzo per il percorso non ancora effettuato ed al quale hanno diritto in base al biglietto serie B° di cui sono in possesso.

In caso di rifiuto ad effettuare il pagamento delle dovute tasse e sopratasse, non verrà rilasciato ai detti viaggiatori il mod. C. I. - 204 senza prezzo in sostituzione del biglietto serie B°, da ritirarsi, e saranno da adottare verso di essi i medesimi provvedimenti stabiliti per i viaggiatori ordinari.

III. — In tutti indistintamente i casi di disguido o d'irregolarità dovrà farsi rapporto all'Ufficio superiore, allegando il biglietto serie B° ritirato, i cui estremi devono essere riportati, come di regola, sul mod. C. I. - 204, quando quest'ultimo sia rilasciato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore generale
C. CROVA.

ANNO XV - N. 22 1° GIUGNO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(8695) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Regio decreto-legge 17 *aprile* **1922,** *n.* **651,** *che dà esecuzione all'accordo conchiuso fra l'Italia e la Svizzera il* **24** *settembre* **1921** *per alcune deroghe temporanee delle disposizioni degli articoli* **10** *e* **12** *della convenzione principale del Gottardo del* **13** *ottobre* **1909. (1).**

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 19 marzo 1914, n. 197, che approva gli atti internazionali firmati a Berna il 13 ottobre 1909, concernenti il riscatto della ferrovia del Gottardo da parte della Svizzera;

Visto il decreto Luogotenenziale 31 ottobre 1918, n. 1811 e il R. decreto 29 ottobre 1920, n. 1602;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli degli affari esteri, del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' data piena ed intera esecuzione all'accordo, allegato al presente decreto, conchiuso a Berna fra l'Italia e la Svizzera il 24 settembre 1921 relativo alla proroga al 1° maggio 1923 della deroga all'art. 10 della Convenzione principale del Gottardo 13 ottobre 1909 e al rinvio pure al 1° maggio 1923 della riduzione delle soprattasse di montagna di cui all'art. 12 della Convenzione stessa.

Il presente decreto sarà poi presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 maggio 1922 n. 126.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 aprile 1922.

VITTORIO EMANUELE

FACTA — RICCIO — SCHANZER — PEANO — TEOFILO ROSSI — BERTINI.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

Accord entre l'Italie et la Suisse relatif au Chemin de fer du St. Gothard.

SA MAJESTE LE ROI D'ITALIE
et
LE CONSEIL FEDERAL SUISSE.

désireux de prolonger la durée de l'accord conclu a Berne le 21 juillet 1920 concernent la Convention Internationale Principale relative au Chemin de Fer du St. Gothard du 13 octobre 1909, sont convenus de ce qui suit:

1. — En dérogeant partiellement et temporairement aux dispositions de l'article 10 de la Convention principale du Gothard du 13 octobre 1909 concernent le taxes pour voyageurs et bagages, le Gouvernement Royal d'Italie consent a ce que le terme fixé au 10 janvier 1922 par l'accord du 21 juillet 1920 soit prorogé exceptionnellement jusq'au 1er mai 1923.

2. — En dérogeant partiellement et temporairement aux dispositions de l'article 12 de la Convention Principale du Gothard du 13 octobre 1909, concernent la réduction du 50 % des surtaxes de montagne, le Gouvernement Royal d'Italie consent pareillement

à ce que le terme fixé au 1er mai 1921, par l'accord du 21 juillet 1920, soit prorogé exceptionnellement jusq'au 1er mai 1923.

Fait à Berne en double expédition le vingt-quatre septembre 1921.

Au nom de Sa Majesté le Roi d'Italie:
Le chargé d'affaires d'Italie ad interim
PIGNATTI.

Au nom du Conseil Fédéral Suisse:
Le chef du Departement fédéral des postes et des chemins de fer
HAAB.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:
Il Ministro dei Lavori Pubblici
RICCIO.

DECRETO MINISTERIALE 21 *maggio* 1922, *riguardante le abilitazioni a macchinista per le ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 1 (c) e 308 della legge sui lavori pubblici allegato *F* alla legge 20 marzo 1865 n. 2248;

Visto l'art. 3 del Regolamento di polizia ferroviaria approvato col R. decreto 1687 (serie 2ª) del 31 ottobre 1873;

Viste le norme approvate con decreto Ministeriale 27 giugno 1905 per gli esami di idoneità al movimento per gli agenti destinati a funzioni di Capo stazione e di telegrafisti e per l'abilitazione alla condotta e sorveglianza delle locomotive a vapore, delle caldaie fisse e semifisse e di locomobili in servizio delle ferrovie dello Stato;

Viste le istruzioni e norme approvate con Decreto ministeriale n. 1345 del 2 maggio 1906 per le dichiarazioni di idoneità alle funzioni di guidatore di treni elettrici;

Visto il Decreto ministeriale n. 9234 del 2 aprile 1914 per le dichiarazioni di idoneità sopracitate da concedersi con rito d'urgenza;

Visto il Decreto ministeriale 29 settembre 1920 col quale vengono approvate aggiunte e varianti ai Decreti ministeriali 27 giugno 1905 e 2 maggio 1906 precitati;

Sentito il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

DECRETA.

Art. 1.

Gli agenti abilitati con rito d'urgenza alle funzioni di macchinista di treni a vapore dopo il 1° gennaio 1920, che alla data del presente decreto non sono stati ancora sottoposti alla revisione di cui all'art. 7 del Decreto ministeriale 29 settembre 1920, verranno dalla Amministrazione ferroviaria dichiarati fuochisti abilitati alle funzioni come sopra, semprechè nell'esercizio delle funzioni superiori esercitate a norma dell'ultimo comma dello articolo 7 del citato decreto, abbiano dimostrato di possedere l'idoneità necessaria.

Art. 2.

Gli agenti comunque esaminati con rito d'urgenza per le funzioni di macchinista di treni a vapore dopo il 1° gennaio 1920, che nella revisione disposta dall'art. 7 del Decreto ministeriale 29 settembre 1920 non ebbero convalidata l'idoneità stessa alla data del presente Decreto, verranno nominati macchinisti di manovre e tradotte.

Roma, addì 21 maggio 1922.

Il Ministro.
RICCIO.

Ordine di servizio N. 36.

Cambiamento di nome della stazione di Morengo.

A datare dal 1° giugno 1922, la stazione di *Morengo*, della linea Milano-Venezia, assumerà la nuova denominazione di *Morengo Bariano*.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alle pagine 39 e 78, (tabella 39), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi riportato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Disribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 37.

Cambiamento di nome della stazione di Ragusa Inferiore.

La stazione di *Ragusa Inferiore*, della linea Siracusa-Licata, ha assunto la nuova denominazione di *Ragusa Ibla*.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alle pagine 48 e 102, (tabella 122,), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi riportato il nome di detta stazione, si dovrà apportare conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 38.

Servizio cumulativo con la Società di navigazione a vapore sul lago d'Iseo. Adesione della Società medesima al Controllo comune di Firenze.

In seguito alla stipulazione di una nuova convenzione con la Società di navigazione a vapore sul lago d'Iseo e all'adesione della Società medesima al Controllo comune di Firenze i rapporti con la Società stessa restano disciplinati, a partire dal 1° giugno 1922, dalle disposizioni seguenti:

il servizio cumulativo è limitato ai trasporti a G. V. e a P. V.

Dalla data stessa viene quindi soppresso il servizio cumulativo dei viaggiatori, bagagli, cani e biciclette; epperciò i viaggiatori dovranno al transito di Paratico-Sarnico rifornirsi di nuovi recapiti e provvedere alla successiva spedizione dei bagagli, cani e biciclette.

I. — *Trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Gli scali lacuali sono ammessi al servizio cumulativo con la Rete dello Stato e con tutte le altre Amministrazioni aderenti al Controllo comune predetto, per il transito di Paratico-Sarnico, per i trasporti di merci a grande velocità e piccola velocità, di veicoli, bestiame, numerario, carte-valori ed oggetti preziosi.

II. — *Passaggio dei carri ferroviari sul lago d'Iseo.* — Per lo scambio dei trasporti in servizio cumulativo è consentito che i carri ferroviari vuoti e carichi rispondenti alle condizioni del successivo punto XV siano inoltrati, a mezzo di pontoni da traghetto, fino agli scali lacuali per il carico e lo scarico.

III. — *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo vengono accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettuano senza rinnovamento di spedizione alla stazione di transito.

IV. — *Tariffe.* — Ai trasporti in servizio cumulativo si applicano *separatamente* tanto sul percorso ferroviario che sul percorso lacuale le tariffe in vigore sulle ferrovie dello Stato.

V. — *Documenti di trasporto.* — Le lettere di vettura per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi anche per i colori ai modelli in vigore sulle ferrovie dello Stato (1) e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate. A tale effetto la Società di navigazione sul lago d'Iseo, le Ferrovie dello Stato e le altre Amministrazioni aderenti al Controllo comune (eccettuata la Società « Lariana » per gli scali del lago di Como) dovranno essere considerate come formanti una sola Amministrazione.

Per le spedizioni di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi si esigerà dai mittenti la presentazione di una lettera di vettura in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore, esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con una lettera di vettura in più le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa ordinaria n. 35 P. V. (via mare); lettera di vettura che viene trattenuta dalla stazione marittima per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

VI. — *Diritto fisso.* — Il diritto fisso stabilito dalle tariffe in vigore sulle rispettive Amministrazioni si applica nella misura seguente:

per metà a favore dell'Amministrazione di partenza e per metà a favore di quella d'arrivo, salva la esazione del diritto supplementare a favore dell'Amministrazione F. S. intermedia quando i trasporti interessano più di due Amministrazioni.

VII. — *Tasse minime.* Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sulle ferrovie dello Stato e per intero sul percorso lacuale.

---

(1) Transitoriamente si ammette che i trasporti provenienti dalle stazioni lacuali siano eseguiti in base alle lettere di vettura attualmente in uso presso gli scali medesimi, le quali sono di colore turchino per la G. V., di colore arancione per le spedizioni sotto il regime della tariffa ordinaria n. 6 G. V. (pacchi ferroviari), di colore rosa per la P. V.

VIII. — *Sovratasse di transito.* — I trasporti in servizio cumulativo sono soggetti alle sovratasse di transito di cui l'allegato al presente Ordine di Servizio.

IX. — *Carico e scarico.* — Le operazioni di carico e scarico negli scali lacuali di tutte le merci a carro completo devono sempre essere eseguite a cura, spese e rischio dei mittenti o destinatari.

Per le dette operazioni la Società di navigazione non accorda alcun abbuono sul diritto fisso.

X. — *Pagamento delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto franco od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

E' fatta eccezione per le spedizioni che sono soggette a rapido deperimento o il cui valore non raggiunge le spese del trasporto, per le spedizioni di animali, di feretri, di campioni, di merci fragili e di quelle ascritte alle categorie 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 7 delle « Condizioni e tariffe in vigore sulle ferrovie dello Stato, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e di pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza d'indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà tenuta responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Per i casi di false dichiarazioni, previste dall'articolo 50 delle tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dalla lettera di vettura, e dal relativo

verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere, anche per i trasporti in affrancato, le tasse per il maggior percorso, previste dall'articolo 41 delle citate tariffe per i casi d'interruzione di linee.

XI. — *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità od abusi, documenti e formalità doganali, modificazioni al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc. valgono, anche nei rapporti con la Società di navigazione, le norme vigenti sulle linee della rete dello Stato.

XII. — *Spedizioni da e per le amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — I trasporti provenienti dagli scali lacuali della Società concessionaria e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo saranno carteggiati in servizio cumulativo diretto con le ferrovie dello Stato fino alla stazione di contatto fra esse ferrovie e le linee delle Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo con la Società di navigazione sul lago d'Iseo, donde i trasporti stessi saranno rispediti a destino con ricarteggio in servizio interno delle Amministrazioni medesime.

Per i trasporti in senso inverso si seguirà un procedimento analogo, e quindi le Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo con la Società di navigazione sul lago d'Iseo dovranno effettuare le spedizioni nel loro servizio interno fino alla stazione di contatto con le ferrovie dello Stato, la quale rispedirà i trasporti in servizio cumulativo diretto fino alle stazioni del lago d'Iseo.

Riguardo ai trasporti da o per l'estero, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla convenzione di Berna si estende soltanto al percorso fra la stazione di Paratico-Sarnico e quella estera partecipante alla convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di vettura diretta, intestata alla stazione di Paratico - Sarnico per l'inol-

tro ad una stazione della Società concessionaria, se ne effettuerà nella detta stazione lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico, a cura del rappresentante della Concessionaria;

b) se il trasporto proviene invece da uno degli scali lacuali ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della convenzione di Berna per il percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno alla stazione di Paratico-Sarnico ed il rappresentante della Società di navigazione lo consegnerà per l'eseguimento in servizio diretto in base alle tariffe interne italiane ed estere (carteggio da ferrovia a ferrovia) od in base a quelle internazionali, a seconda della richiesta fatta sulla lettera di vettura, effettuando inoltre immediatamente il pagamento delle eventuali tasse e spese relative.

I trasporti esclusi dalla convenzione di Berna e quelli per i quali il mittente rinunzia alle condizioni della medesima possono effettuarsi in servizio cumulativo con la Società di navigazione, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per gli scali della predetta Società. Peraltro, siccome le ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio la rispedizione ed il ricarteggio, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Per i trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alla stazione di Paratico-Sarnico o al transito di confine, ad un'altra stazione della rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali la stazione di Paratico-Sarnico e i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da o per l'estero » (edizione 1° gennaio 1913).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo, rispetto alla stazione che effettua il ricarteggio, alcuna riduzione sui diritti fissi, dovuti in conformità a quanto dispongono gli articoli 68 e 76 delle tariffe in vigore sulle ferrovie dello Stato.

XIII. — *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta e che sebbene carteggiati regolarmente pervenissero, in seguito, ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire con lo stesso documento per la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta, senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la rispedizione alla vera destinazione, rivalendosi come spesa anticipata delle tasse e delle spese gravate sul trasporto stesso.

L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalla bolletta di libera circolazione, ecc.

La stazione, alla quale il trasporto doveva realmente pervenire, esigerà dal destinatario la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido, più le altre spese di cui il trasporto fosse caricato, e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più o in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario, se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni tanto in porto assegnato quanto in porto franco saranno liquidate in separata sede sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

XIV. — *Scambio dei trasporti in servizio cumulativo.* — Le spedizioni a grande velocità ed a piccola velocità non a carro completo, il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi saranno dalla Concessionaria ritirati o consegnati coi mezzi ordinari a sua cura e spesa nei magazzini ed uffici della stazione di Paratico-Sarnico.

La consegna delle spedizioni a carro completo o da considerarsi come tali seguirà in via simbolica sull'apposito binario.

XV. — *Condizioni di carico per i carri ammessi al passaggio sul lago d'Iseo.* — I carri ammessi a passare in servizio cumulativo sul lago d'Iseo devono essere completi per il volume della merce o delle merci in essi caricate, o tassati con tariffe a carro.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame P. V. i quali sono ammessi al passaggio purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali per ogni carro della portata fino a 12 tonn. e di almeno 40 quintali per i carri di portata oltre le 12 tonnellate se diretti agli scali della Società concessionaria, e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle ferrovie dello Stato se diretti alle linee di quest'ultime.

XVI. — *Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative.* — Per i carri restituiti vuoti dalla Società concessionaria alla stazione di Paratico-Sarnico deve essere accertato alla stazione stessa lo stato di pulizia, ed ove siano state trascurate od insufficientemente eseguite le operazioni di pulizia, lavatura e disinfezione, deve a queste provvedere la detta stazione.

Per i carri carichi l'accertamento si farà alla stazione di scarico.

Nel caso di carri vuoti non puliti, di ritorno dal lago d'Iseo, la stazione accertante deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento, conforme all'« allegato A » all'Ordine di Servizio N. 111-1914, da inviarsi all'Ufficio Materiale Mobile in Roma.

La stazione di Paratico-Sarnico deve altresì accertare e segnalare, nei modi suesposti, i casi in cui dall'Amministrazione corrispondente siano stati utilizzati, per il trasporto di bestiame o di merci infettanti, carri F. S. od assimilati che non ammettono tale qualità di carico.

XVII. — *Pesature delle merci al transito.* — Quando per i trasporti in servizio cumulativo, provenienti dagli scali della Società di navigazione, il mittente omettesse di indicare il peso oppure, indicandolo, ne domandasse la ricognizione, questa verrà eseguita dalla stazione di Paratico-Sarnico, la quale esporrà il compenso relativo (aumenti percentuali compresi) sulla lettera di vettura.

Qualora, invece, la ricognizione del peso dichiarato dal mittente fosse eseguita a domanda della Società concessionaria, la

stazione di Paratico-Sarnico compilerà e invierà mensilmente al Controllo un elenco delle spedizioni pesate.

XVIII. — *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza e i documenti ammessi, i pieghi contenenti documenti ed elaborati contabili, che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo tra la rete dello Stato e la Società di navigazione saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Con le medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

I pieghi che per il loro volume o peso non potessero eccezionalmente esser presi in consegna dai Conduttori capi dei nostri treni, verranno dalla stazione di Paratico-Sarnico rimessi al Controllo comune facendoli subito proseguire con lettera di porto in servizio a G. V.

XIX. — *Partecipazione del corrispondente al Controllo comune per i servizi cumulativi italiani.* — La Società concessionaria, come è detto nella premessa al presente Ordine di Servizio, ha aderito al Controllo comune per i servizi cumulativi italiani, al quale, come è noto, partecipano le Ferrovie dello Stato e le altre Amministrazioni indicate negli Ordini di Servizio N. 1, 6, 74 del 1920 e N. 159 del 1921.

Al detto Controllo è devoluto il regolamento dei conti per i trasporti in servizio cumulativo, che di conseguenza verranno considerati agli effetti contabili, fermo restando il disposto del punto IV del presente Ordine di Servizio, come eseguiti da un solo vettore.

Pertanto dal 1° giugno c. a. è soppressa la gestione di transito nella stazione di Paratico-Sarnico la quale, dalla data stessa, mentre dovrà provvedere a tutte le operazioni prescrittele precedentemente ed a quelle fissate dalla convenzione stipulata fra le Ferrovie dello Stato e la Concessionaria, si conformerà alle disposizioni delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito », di cui agli Ordini di Servizio N. 160-1909 e n. 101-1914, soltanto per quel che concerne le sollecitazioni per il ritorno degli avvisi d'incasso e delle note di affrancazione e la bollatura delle let-

tere di vettura (articolo 2° a pagina 5 e articolo 4° a pagina 7 delle norme predette).

La stazione medesima, inoltre, dovrà uniformarsi alle particolari istruzioni che al riguardo del servizio cumulativo venissero impartite dai competenti Controlli.

Per tutto quanto non è previsto dal presente Ordine di Servizio valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'Industria privata.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativo allegato, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) si dovrà:

— nell'elenco alfabetico aggiungere, nelle sedi opportune, i nomi degli scali di Clusane, Iseo lago e Siviano con l'indicazione della pagina 125; cancellare i nomi degli scali di Peschiera Maraglio, Sale Marasino lago e Sulzano lago; sopprimere di fianco al nome di Castro l'indicazione « (vedi Lovere) » e al nome di Lovere l'indicazione « e Castro »;

— nel quadro alle pagine 36 e 37 esporre la lettera *A* di contro all'indicazione « Lago d'Iseo » in corrispondenza alle indicazioni delle Amministrazioni seguenti: Torrebelvicino - Schio - Arsiero, Padova - Piazzola, Massa Marittima - Follonica Porto, Mandela - Subiaco, Cancello - Benevento, Lago di Como (Lariana), Castelbolognese - Riolo dei Bagni, Terni - Ponte S. Giovanni - Umbertide, Adria - Piove, Imola - Fontana Elice.

— sostituire le indicazioni risultanti alle pagine 125 e 126 con quelle di cui l'allegato al presente Ordine di Servizio.

Devono inoltre essere fatte opportune modificazioni ed aggiunte nell'« Elenco delle stazioni e degli scali lacuali, marittimi, ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) e nell'allegato I al « Regolamnto per i trasporti militari » (edizione 1° luglio 1911).

Opportune modificazioni ed aggiunte si dovranno praticare nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 38, 1922.

SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE A VAPORE SUL LAGO D'ISEO

Sede in LOVERE

Direzione: LOVERE

SCALI	Distanza in chilometri dalla stazione di transito di Paratico Sarnico	Servizi cui sono abilitate			
		Grande velocità	Piccola velocità	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio
Castro	26	G	P	V B	—
Clusane	4 *	G	P	V B	—
Iseo Lago	8 *	G	P	V B	—
Lovere	30	G	P	V B	D
Marone Lago	18	G	P	V B	—
Pisogne Lago	39	G	P	V B	—
Predore	6 *	G	P	V B	—
Riva di Solto	22	G	P	V B	—
Siviano	14	G	P	V B	—
Tavernola Bergamasca	14	G	P	V B	—

* La distanza minima tassabile è di km. 10.

TARIFFE.

Tariffe applicabili. — Le tariffe ordinarie e le tariffe eccezionali N. 20 e 21 G. V. e relative condizioni in vigore sulle ferrovie dello Stato (edizione 1° gennaio 1922), con l'aumento del 200 %.

Le dette tariffe sono da applicare sul percorso separato.

Nomenclatura e classificazione delle merci. — Quella in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Segue *Allegato all'Ordine di Servizio N. 38, 1922.*

Diritto fisso. — *Con le ferrovie dello Stato:* metà di quello stabilito dalle rispettive tariffe a favore delle ferrovie dello Stato e metà a favore della Società di navigazione.

Con le altre Amministrazioni secondarie: vedasi per quanto concerne l'altra Amministrazione corrispondente, il rispettivo prospetto, salva l'applicazione del diritto supplementare a favore dalla rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

Carico e scarico. — Le operazioni di carico e scarico di tutte le merci spedite a carro o da considerare come tali sono effettuate esclusivamente a cura delle parti senza alcun abbuono sul diritto fisso.

Sopratassa di transito. — Ai trasporti in servizio cumulativo tassabili sul peso (veicoli compresi) si applicano a favore della Società di navigazione, in aggiunta alle tasse di porto, le seguenti sopratasse di transito:

Merci a G. V. per tonnellata L. 0,30
(con un minimo di L. 0,10 per trasporto)

Merci a P. V. per tonnellata L. 0,25
(con un minimo di L. 0,10 per trasporto)

Le sopratasse di transito si applicano sul peso minimo tassabile o su quello reale, se superiore, e vengono arrotondate a parte di 5 in 5 centesimi.

Le sopratasse sono escluse dall'aumento del 200 %.

Tasse minime. — Si applicano per intero.

Concessioni speciali. — Non applicabili in servizio cumulativo.

Regolamento trasporti militari. — Applicabile in servizio cumulativo.

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo. — Ammesso per i trasporti fruenti delle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V.

Convenzione di Berna. — Non ammessa.

Circolare N. 24.

Mutui al personale.

Per notizia e norma del personale interessato, devesi render noto che in conseguenza del grande numero di domande prevenute in misura imprevista ed imprevedibile e per somme rilevanti, dopo l'assegnazione dei nuovi stipendi, si sono inevitabilmente esauriti i fondi dalla legge destinati alla liquidazione dei mutui al personale, e si è dovuto quindi sospenderne temporaneamente la concessione.

Le liquidazioni però saranno riprese, al 30 giugno p. v. con i fondi disponibili per il venturo esercizio finanziario, osservando, beninteso, il prescritto ordine cronologico.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZE

Appalti di lavori ferroviari - Domanda di arbitrato - Inosservanza delle modalità e delle forme prescritte dal Cap. Gen. Amministrativo (art. 45 e 46) - Improcedibilità - Decadenza dal diritto a riproporla perchè fuori termine.

La istanza d'arbitrato, in tanto sussiste e spiega i suoi giuridici effetti, in quanto risponda alle esigenze di sostanza e di forma, prescritte dagli art. 45 e 46 del Cap. Gen. Amministrativo. Non può, quindi, valere come tale una semplice lettera della Impresa, contenente la riserva di adire il giudizio, senza la determinazione specifica delle controversie sollevate, la elezione di domicilio e la formale notifica a ministerio di ufficiale giudiziario. Nè l'atto medesimo può valere ad interrompere il termine, decorso il quale si intendono accettate le risultanze del collaudo, mancando dei requisiti voluti dall'art. 2125 del Codice Civile.

COLLEGIO ARBITRALE. — Sentenza 28 aprile 1922 (*Pres.* Ruini, *est.* Carboni) - Impresa Cottini Carlo c. Ferrovie Stato.

Omissis.

Ritenuto che dichiaratasi dal magistrato ordinario col cennato giudicato la propria incompetenza a giudicare sulla efficacia o validità della domanda di arbitramento proposta dalla Impresa attrice e sulla eccezione di decadenza e improcedibilità dell'azione opposta dall'Amministrazione convenuta e dichiaratasi invece dallo stesso giudicato la competenza di questo Collegio a giudicare su tale questione, giusta il principio fondamentale di diritto processuale, secondo cui il giudice dell'azione è, di regola, competente a conoscere anche della eccezione — la questione medesima

si presenta integra e impregiudicata nel giudizio presente e per la sua natura pregiudiziale deve essere esaminata e risoluta prima di ogni altra deduzione e difesa.

Assume la Ditta attrice che la sua lettera raccomandata del 4 febbraio 1918 costituisce regolare e tempestiva domanda di costituzione del giudizio arbitrale e a sostegno di codesto assunto deduce:

a) non vi è nullità della domanda per la mancanza delle forme stabilite dagli art. 45 e 46 del Capitolato generale, perchè in questi articoli è sancita, non la nullità, ma la sola decadenza e in tanto in quanto la inosservanza di termini implichi accettazione dei risultati della liquidazione, che nei riguardi dell'amministrazione non potrebbe rimanere sospesa senza limiti;

b) non vi è nullità della domanda, perchè in essa sostanzialmente ricorrono gli elementi essenziali di cui nei citati articoli del capitolato, e cioè:

1°) il dissenso dell'Impresa dai risultati della liquidazione e la conseguente non accettazione di essi;

2°) la contestuale domanda per l'arbitrato;

3°) la forma di « istanza », quale il Ministero stesso, nella lettera Marone del 22 ottobre 1917 e nella nota prefettizia 22 maggio 1918 ebbe a qualificare la lettera Cottini;

4°) l'implicito riferimento alle domande di compensi epilogate nel memoriale Cottini presentato il 13 ottobre 1915 e disatteso nel decreto ministeriale 18 ottobre 1917;

5°) la contestazione sia pure generica del dissenso con riferimento al memoriale medesimo e quindi alle controversie in esso designate;

c) non vi è nullità per il difetto della notificazione della domanda a mezzo di ufficiale giudiziario, non essendo tale nullità espressamente sancita, essendo l'amministrazione venuta egualmente a notizia dell'istanza Cottini anche attraverso il mezzo postale, non essendo essenziale la notifica, come dimostrano sia il capitolato generale per gli appalti delle opere dipendenti dal Ministero dei LL. PP., che non la richiede, sia l'uso costante della pratica in tutti gli arbitramenti, che consente qualsiasi mezzo efficace a portare a notizia della controparte la domanda di arbi-

trato, tanto che la stessa direzione delle Ferrovie consigliò di proporre tale domanda mediante lettera.

Assume inoltre la Ditta attrice che ad ogni modo la pretesa nullità riguarderebbe soltanto la notificazione dell' atto, donde l'efficacia della domanda a impedire ogni decadenza di diritti o di termini, purchè ne sia ordinata la rinnovazione, ai sensi dell'art. 145 Codice procedura civile, nel nuovo termine da stabilirsi con pronuncia di questo Collegio.

Assume per contro l'Amministrazione convenuta l'improcedibilità della domanda di arbitrato, in quanto questa difetta delle condizioni essenziali stabilite dal capitolato generale amministrativo di appalto, in quanto cioè la ditta attrice con l'atto 4 febbraio 1918, rimesso nei modi della corrispondenza ordinaria, non ha manifestato il proposito di sottoporre senz'altro agli arbitri le insorte divergenze, non ha determinato le controversie e le questioni da risolvere e non ha osservato la prescritta forma dell'intimazione dell'atto medesimo a ministero di ufficiale giudiziario.

Osserva il Collegio circa il cennato reciproco assunto delle parti che il Capitolato generale amministrativo, annesso al contratto in contestazione 9 giugno 1911, quale parte integrante di esso, prescrive, per la regolarità del procedimento arbitrale, un triplice ordine di condizioni attinenti al contenuto, alla forma ed al termine della domanda di arbitramento.

Dispone, invero, nell'art. 45: « la domanda per l'arbitrato deve dall'una delle parti essere notificata all'altra per mezzo di ufficiale giudiziario nel termine di trenta giorni da quello in cui fu notificato il provvedimento dell'amministrazione, quando si tratti delle contestazioni specificate nelle lettere *a*) e *b*) del precedente articolo 44 (delle controversie cioè rispetto alle quali le parti sono d'accordo a non differirne la risoluzione o di quelle la cui natura, ad avviso di una delle parti, non consente che la loro risoluzione sia differita); e nel termine di giorni trenta dalla comunicazione all'appaltatore delle decisioni dell'amministrazione dal collaudo, quando trattasi delle altre vertenze. Trascorsi i detti termini senza che sia stata fatta domanda per l'arbitrato, s'intendono definitivamente accettate le decisioni dall'amministrazione e l'appaltatore decade da qualsiasi diritto ad impugnarle ».

Dispone nell'art. 46: « la parte che fa istanza di arbitrato

deve eleggere domicilio a Roma e formulare con precisione tutte le controversie e le questioni su cui si chiede il giudizio degli arbitri. L'altra parte deve parimenti eleggere domicilio a Roma e, se lo ritenga opportuno, può notificare a sua volta le proprie eccezioni. Nel caso non intenda avvalersi di tale facoltà, conserva sempre il diritto di presentare al Collegio arbitrale qualsiasi eccezione di rito e di merito ».

Ora a codeste condizioni stabilite quali forme procedurali per la regolare istituzione del giudizio arbitrale la Ditta attrice non si è attenuta nella sua lettera 4 febbraio 1918. Questa, per il suo contenuto come sopra specificato, si appalesa diretta a proporre non una formale istanza di arbitramento, ma una soluzione transattiva, tanto è vero che pur dichiarando di non accettare le risultanze del decreto ministeriale 18 ottobre e di voler ricorrere al giudizio arbitrale, soggiunge: « prima però di adire il medesimo si fa istanza perchè il Ministero accordi possibilmente di addivenire ad una transazione delle sue vertenze... » donde si rileva la semplice riserva di istituire il giudizio arbitrale, se e quando le parti non fossero addivenute alla proposta soluzione transattiva. E l'atto in esame nemmeno determina con precisione, come è disposto dal citato art. 46, tutte le controversie e le questioni da risolversi nel giudizio arbitrale, non equivalendo a codesta prescritta determinazione il generico riferimento alla domanda di compensi respinta dall'impugnato decreto ministeriale, per quanto la reiezione da questo decretata si riferisse alle pretese di compensi avanzate dall'Imprese nel suo memoriale 13 ottobre. Inoltre l'atto suddetto, mentre non risponde alle esigenze di forma (espressamente imposte dall'art. 45, a differenza del Capitolato generale per gli appalti delle opere dipendenti dal Ministero dei LL. PP.) non essendo stato notificato per mezzo di ufficiale giudiziario, neppure contiene la elezione di domicilio, che l'art. 46 impone quale requisito dell'istanza di arbitrato nonostante alla elezione medesima siasi già addivenuto dalle parti all'atto della stipulazione del contratto.

Sotto ogni riflesso, adunque, l'atto in questione non costituisce una vera e propria domanda di arbitramento, mancando dei requisiti necessari per la esistenza di questa, e cioè dei requisiti sostanziali (istanza per l'arbitrato, determinazione precisa di

tutte le controversie e le questioni su cui si chiede il giudizio degli arbitri) e dei requisiti formali (elezione di domicilio, notificazione per mezzo di ufficiale giudizario); e, conseguentemente, nonostante la trasmissione dell'atto medesimo entro i trenta giorni dalla comunicazione all'appaltatore delle decisioni dell'amministrazione sul collaudo, non si è però proceduto entro tale termine a regolare domanda per arbitrato o ad altri atti efficaci, secondo il disposto dell'art. 2125 C. C. a interrompere la prescrizione, per modo che, ai sensi dell'art. 45 del capitolato amministrativo di appalto, s'intendono definitivamente accettate le decisioni dell'amministrazione ed è decaduto l'appaltatore da qualsiasi diritto ad impugnarle. E, se tale presunzione di definitiva accettazione male si concilia ed è anzi resistita dalla manifestazione in senso contrario reiteratamente fatta dall'impresa con le sue lettere 28 settecbre 1917 - 4 febbraio 1918, nelle quali pure riservavasi l'esercizio del diritto al giudizio arbitrale, ciò non toglie l'avvenuta decadenza dal diritto, non essendo stato esso esercitato, come sopra è detto, nei modi e nel termine perentorio stabiliti dal Capitolato generale amministrativo formante parte integrale del contratto di appalto e vincolativo per i contraenti.

Per codesti riflessi è manifesta la improcedibilità della domanda di arbitramento, per la verificatasi decadenza dal diritto di proporla, senza che in contrario possano utilmente dedursi i fatti formanti oggetto dei due articoli della invocata prova orale. Di vero tali fatti sono resistiti dalla prova documentale, da cui da una parte risulta che la direzione delle ferrovie, a mezzo dei suoi rappresentanti, anzi che consigliare la impresa di formulare o presentare la domanda di arbitrato così come alla lettera 4 febbraio 1918 (art. 1) la invitava invece a proporla nei modi e nei termini previsti dal contratto vedi lettera 22 ottobre 1917), al quale invito l'impresa si riservava di aderire, come da sua lettera 30 ottobre 1917, e risulta d'altra parte l'offerta fatta dalla direzione medesima all'Impresa di un maggiore compenso nella somma, non di lire 45.827,61 (art. 2) ma di lire 5046,04 come dal decreto ministeriale 18 ottobre 1917. Del resto i fatti suddetti, e anche sussistenti a nulla rilevano, in quanto la Diredione delle Ferrovie e per essa i suoi funzionari non avevano facoltà di derogare alle tassative prescrizioni del contratto quale deroga, se mai, doveva

essere consentita dallo stesso organo amministrativo (Ministero dei Lavori Pubblici) che aveva approvato il contratto; e in quanto la pretesa offerta transattiva fatta in sede amministrativa e non seguita dalla accettazione della controparte non produce alcun vincolo giuridico e tanto meno osta, nella presente sede del giudizio arbitrale, alla deduzione e all'accoglimento della eccezione di improcedibilità dell'azione. Onde si appalesa la irrilevanza e inconcludenza e la conseguente inammissibilità della dedotta prova orale.

Tutto al più le trattative di transazione intervenute tra le parti, il tenore della corrispondenza tra esse scambiatesi e improntata a un senso di deferenza dell'amministrazione verso l'Impresa, la comunicazione amichevole per parte dell'amministrazione all'impresa delle risultanze del Decreto ministeriale 18 ottobre, possono indurre a ritenere la perfetta, buona fede dell'impresa quando, in modo egualmente amichevole, insisteva con la lettera 4 febbraio per la conclusione di una transazione prima di ricorrere al giudizio arbitrale. Ma tale buona fede, se avrebbe potuto forse consigliare, in sede amministrativa, il benevolo riesame della proposta di transazione, non vale in questa sede, in cui devesi giudicare secondo le regole di diritto (art. 48 del Cap. Gen. amm.), a sorreggere l'esercizio di un diritto, del quale, come si è detto, si è verificata la decadenza.

Nè tale decadenza può essere sanata col provvedimento di cui all'art. 145 ultima parte Codice procedura civile inapplicabile nella specie, posto che qui non trattasi di nullità riguardante soltanto la notificazione dell'atto di citazione, sibbene trattasi di atto non formalmente notificato e nemmeno equivalente ad atto introduttivo del giudizio arbitrale.

Cadono pertanto le deduzioni opposte contro la eccezione di improcedibilità della domanda di arbitramento e per le suespresse ragioni l'eccezione medesima deve essere accolta. Di conseguenza rimane assorbita e preclusa ogni altra deduzione sul merito e sulle relative domande di perizia e di accesso sul luogo delle opere controverse.

Le spese del giudizio presente stanno a carico dell'Impresa Cottini, quale parte soccombente.

Per tali motivi:

Il Collegio Arbitrale, pronunciando nella causa promossa dall'Impresa Cottini Carlo contro l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, reietta ogni contraria istanza deduzione e difesa; dichiara improcedibile la domanda di arbitrato proposta dall'Impresa Cottini contro l'Amministrazione suddetta, ecc.

Trasporto - Avaria - Carro inidoneo - Regime speciale di deroga alle condizioni per i trasporti - R. decreto 4 marzo 1920, n. 280.

Non può essere tenuta responsabile l'Amministrazione ferroviaria dell'avaria derivata alla merce trasportata in carro inidoneo o difettoso, in forza delle facoltà conferite prima della cessazione dello stato di guerra (R. D. 30 settembre 1920, n. 1389) del R. decreto-legge 4 marzo 1920, n. 280.

CORTE APPELLO DI CATANIA (*est.* Salibra Golini) - Ditta Centorbi c. Ferrovie Stato.

IN FATTO.

La Ditta Luigi Centorbi, con citazione dell'11 maggio 1921, chiamò in giudizio, davanti il Tribunale di Catania, il Capo Stazione delle Ferrovie di Catania, esponendo: Avere essa Ditta acquistate alcune pezze di tessuti (docchi di filo) dalla casa Felice Tabacco di Chieri che gliele spedì in Catania in tre colli. Ma pervenuta la merce a destinazione fu trovata avariata, e dalla perizia risultò che 31 pezze erano avariate, con un danno stabilito dal perito nel 25 per cento.

Che le 31 pezze essendo ognuna di metri trentasei, in tutto metri 1116, che a lire 6 e cent.40 al metro formano settemilacentoquarantadue e cent. 40, sul danno accertato del 25 per cento è dovuto alla ditta la somma di lire millesettecentottantacinque e cen-

tesimi sessanta. Che il bollettino, l'originale fattura e la perizia trovansi presso l'Amministrazione Ferroviaria per provvedere al pagamento e che malgrado essere stato presentato il reclamo in duplo, da oltre 40 giorni non vi si è provveduto. Per ciò chiedeva condannarsi l'Amministrazione ferroviaria dello Stato a pagare alla Ditta Luigi Centorbi lire 1785 e cent. 60 con gl'interessi legali commerciali dal giorno del reclamo 30 marzo 1921 e le spese.

Il Tribunale, seconda Sezione, con sentenza del 15-22 novembre 1921, rigettò la domanda della Ditta Luigi Centorbi e la condannò alle spese.

Con atto del 14 dicembre 1921, la Ditta appellò per i seguenti motivi:

1. Perchè il Tribunale rigettò la domanda, mentre avrebbe dovuto accoglierla.

2. Perchè condannò l'attrice alle spese.

Chiedeva accogliersi la domanda della Ditta, condannarsi l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a pagare alla Ditta L. 1785,60 e le spese.

IN DIRITTO.

Attesocchè dal bollettino di consegna delle Ferrovie risulta che la merce fu spedita da Chieri il 28 dicembre 1920 ed arrivò in Catania nel 9 marzo 1921.

Dalla perizia fu constatato che i tre colli presentavano esternamente larghi segni di subita bagnatura, in causa della quale 31 pezze si trovavano in avaria. Che l'acqua penetrando dalle testate aveva invaso tutta la lunghezza delle pezze, producendo nella superficie del tessuto larghe disunioni di tinta, in gran parte determinata da muffe; l'avaria risaliva a circa un mese prima dalla data della perizia (21 marzo 1921). Ciò deducendosi dalla diffusione delle muffe. Il danno fu valutato del 25 per cento del valore della fattura.

Tutto ciò è incontraverso fra le parti.

Nella sua comparsa del 13 marzo 1922, l'Amministrazione delle ferrovie ammette che lo accertamento suindicato sta a dimostrare che il carro adoperato per il trasporto era in cattivo stato e non impermeabile.

E ne conclude che tale essendo la causa dell'avaria deve, senz'altro escludersi la sua responsabilità.

E' certo che in massima il vettore ha l'obbligo di fornire allo speditore mezzi idonei a garantire la integrità della merce, ed ove adoperi mezzi, che, per le loro difettose condizioni, rendono possibile l'avaria, egli debba risarcire il danno. Da questo obbligo non potrebbe sottrarsi l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, tanto più che i suoi regolamenti dispongono che alle stazioni di partenza debbonsi constatare lo stato dei vagoni se siano idonei al viaggio da compiere ed alla specie delle merci in essi caricate.

Se non che tali disposizioni soggiacquero a forzata eccezione durante la guerra, onde porre le Ferrovie in grado di servire efficacemente alle operazioni militari, allora suprema necessità della Nazione.

Cessata la guerra il materiale ferroviario non era più nella sua piena efficienza e si trovava in condizioni anormali, onde fu uopo provvedere al suo riattivamento o rinnovazione, il che non poteva attuarsi in breve tempo, onde fu emanato il Regio decreto-legge 4 marzo 1920, n. 280 per dare facoltà alle ferrovie di non osservare alcune norme rigorose di trasporto.

Attesocchè è da premettere che per Regio decreto 30 settembre 1920, n. 1389, lo stato di guerra si intende cessato, per ogni effetto, nel giorno 31 ottobre 1920. E col sudetto decreto-legge 4 marzo 1920 l'Amminstrazione delle ferrovie dello Stato, fino ad un anno dal giorno della cessazione dello stato di guerra, fu autorizzata: art. 3-c) a caricare in carri aperti, con o senza copertone merci che a norma di tariffa andrebbero caricate in carri chiusi ed in carri aperti con copertone; (art. 5 e 6) ad anticipare o ritardare le prescritte visite e prove del materiale rotabile, rispetto ai termini regolamentari.

Come risulta dal bollettino di Consegna, la merce fu spedita da Chieri il 28 dicembre 1920 ed arrivò in Catania nel 9 marzo 1921; duravano ancora le autorizzazioni succennate concesse alle Ferrovie, dal 31 ottobre 1920 al 31 ottobre 1921. Attesochè dalle sopra indicate disposizioni si deduce che l'appello sia fondato. La merce fu spedita in carro difettoso e poichè le visite e prove del materiale rotabile potevano essere ritardate, e il ritardo produsse il danno, ne sorge la irresponsabilità dell'Amministrazione per es-

sersi servita entro un anno dopo cessato lo stato di guerra, di un carro difettoso.

Fu accertato dalla perizia che l'acqua era penetrata dalle testate del carro; è un caso deplorevole, indica che il carro non era perfettamente idoneo, ma l'Amministrazione in quel tempo aveva facoltà di adoperarlo.

Attesocchè nulla importi la spedizione sia stata fatta a tariffa speciale, poichè l'art. 3 lett. *C.* indicato considera qualunque spedizione e non accettua quelle di tariffa speciale. Eccepisce la Ditta Centorbi che il carro sia stato abbandonato in aperta campagna e che la merce giunse in Catania dopo circa tre mesi, mentre avrebbe dovuto arrivare dopo pochi giorni.

Si osserva che non vi ha prova nè si chiede di provare che il carro, contenente la merce, sia stato abbandonato in aperta campagna, Che la merce giunse in Catania entro due mesi e dieci giorni, e la Ditta Centorbi non dimostra come essa avrebbe dovuto giungere in pochi giorni. Che anzi l'Amministrazione delle ferrovie dà la dimostrazione, nella sua comparsa del 13 marzo 1922, che il termine di consegna non fu ritardato, tenendo conto del cammino da percorrere da Chieri a Catania, del modo con cui fu fatta la spedizione, cioè a piccola velocità, della facoltà concessa con l'art. 3 lett. *b* del Regio decreto-legge, 4 marzo 1920, n. 280 con cui furono aumentati i termini di resa e finalmente tenendo conto della sospensione di trasporti di cui nel bollettino n. 92 che durò dal 28 novembre 1920 al 19 gennaio 1921.

Non è provata, ne si chiede di provare, alcuna speciale e particolare negligenza del personale ferroviario. La sentenza del Tribunale adunque non merita censura e lo appello deve rigettarsi condannandosi la Ditta Centorbi alle spese.

ANNO XV - N. 23

8 GIUGNO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(5464) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 23 *marzo* 1922, *n.* 693, *che reca disposizioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato dei detriti provenienti dalla combustione del carbone fossile* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato approvate col R. decreto 12 Novembre 1921, n. 1585;

Visti gli articoli 39 e 62 (ultimo capoverso) della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata con il R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto il R. decreto 29 ottobre 1920, n. 1523;

Visto il R. decreto 28 luglio 1921, n. 1064;

Udito il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'aumento sulle tariffe delle ferrovie dello Stato risultante dall'art. 1 del R. decreto 29 ottobre 1920, numero 1523, è ridotto dal 300 al 200 % per i trasporti dei residui utilizzabili della combustione del carbone fossile frammisti a cenere, terra, scorie minute e polvere di carbone.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 giugno 1922 n. 131.

Art. 2.

Dal minore introito derivante dalla riduzione di cui all'articolo 1 del R. decreto 28 luglio 1921, n. 1064, sarà tenuto conto nel computo dei prodotti ferroviari nella misura che verrà stabilita d'accordo fra il Ministero del tesoro e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno che sarà stabilito dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge; continuando intanto ad avere effetto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 marzo 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — RICCIO — PEANO — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

Ordine di servizio N. 39.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari » di Ovada è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'Ordine di servizio numero 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve, quindi, essere aggiunto nell'allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'Ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 25.

Tasse di bollo.

(Vedi Circolare n. 43 del 3 novembre 1921).

Si fa presente che, a termini dell'art. 53 della tariffa generale allegato *A*, al testo unico della legge di bollo 6 gennaio 1918, numero 135, tanto le quietanze per *depositi provvisori* in danaro di somme superiori alle lire 900, quanto quelle rilasciate al momento del ritiro dei depositi stessi, sono soggette alla tassa fissa di bollo di lire 1,20, ivi compresa l'addizionale 20 % pro mutilati, vedove ed orfani di guerra, in luogo della tassa proporzionale.

Quando invece i predetti depositi non superano le L. 900, alle relative quietanze sarà da applicarsi la ordinaria tassa proporzionale stabilita dall'art. 13 del R. decreto 26 febbraio 1920, n. 167.

Si ricorda poi, ad abbondanza, che tutte le quitanze per somme non superiori alle lire cinque sono esenti dalla tassa di bollo, ammenochè siano rilasciate da Società per azioni o da Compagnie di assicurazione su note, conti o fatture, nel qual caso non vi è alcuna esenzione.

Comunicazioni.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	Carica	Indicazioni già portate nei bollettini	*Variazioni*
15ª	Delegato	**Albieri** Ettore – guardiano – Sez. Lav. Verona est.	3. 3. 1922. Esonerato dal servizio.
20ª	Id.	**Marino** Ulisse – verificatore – Reggio C. Sq. R.	1. 5. 1922. Esonerato dal servizio.
25ª	Id.	**Villani** Raffaele – manovale – Off. mat. mob. Bologna.	1. 5. 1922. Esonerato dal servizio.
25ª	Id.	**Parigi** Armido – manovale – Off. mat. rot. Firenze.	1. 3. 1922. Esonerato dal servizio.
25ª	Deleg. suppl.	**Giaviano** Nicolò – manovale – Off. loc. Palermo.	Dimissionario da delegato supplente della 25ª cat. per la circoscrizione di Palermo.
29ª	Delegato	**Sbolci** Mario – capo gestione principale – Uff. Div. mov. e traff. Firenze.	Dimissionario da delegato della 29ª cat. per la circoscrizione di Genova.
29ª	Id.	**Di Palma** Antonio – capo telegraf. di 1ª cl. – Genova Rip. tecn.	Affidatogli anche il mandato di delegato per la circoscrizione di Genova.
39ª	Deleg. suppl.	**Vergnani** Stefano – conduttore capo – Roma Termini D. P. V.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Roma.
42ª	Delegato	**Ruffo** Gaetano – operaio di 1ª cat. – Sez. lav. Napoli sud.	14. 3. 1922. Esonerato dal servizio.
42ª	Deleg. suppl.	**Mangiarulo** Ciro – operaio di 1ª cat. – Sez. lav. Napoli nord.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Napoli.

Il Direttore generale
C. CROVA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L. 12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	» 25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XV - N. 24

15 Giugno 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5651) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Decreto Presidenziale 30 *maggio 1922, che costituisce presso l'ufficio centrale per le nuove provincie un Comitato incaricato di studiare e di coordinare i provvedimenti da adottarsi per la organizzazione dei traffici dell'emporio di Trieste* (1).

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

veduto l'art. 7 del Regio decreto 8 settembre 1921, n. 1319.

DECRETA:

Art. 1.

E' costituito presso l'Ufficio centrale per le nuove Provincie un Comitato incaricato di studiare e di coordinare, con il concorso delle Amministrazioni centrali interessate e dei rappresentanti locali i provvedimenti da adottarsi per l''organizzazione dei traffici dell'emporio di Trieste, per la sistemazione dei servizi particolarmente ferroviari, marittimi e doganali e per tutto quanto possa promuovere lo sviluppo commerciale e industriale della città e del suo territorio.

Art. 2.

Il Comitato sarà presieduto dal capo dell'Ufficio centrale per le nuove Provincie presso la Presidenza del Consiglio, e ne faranno parte:

a) un delegato per ciascuno dei Ministeri degli esteri, delle finanze, del tesoro, della marina (Sottosegretariato per la marina mercantile), dei lavori pubblici (Direzione generale delle ferrovie dello Stato), dell'industria e commercio;

b) due delegati dell'Ufficio centrale per le nuove Provincie;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 giugno 1922, n. 131.

c) un delegato del Commissariato generale civile per la Venezia Giulia, il presidente del Governo marittimo in Trieste, il direttore generale dei magazzini generali di Trieste;

d) il sindaco di Trieste e il presidente della Camera di commercio e industria di Trieste;

e) quattro membri della Commissione consultiva regionale di Trieste, tra i quali i presidenti dei Comitati speciali finanziario, portuale-marittimo-ferroviario, ed economico-commerciale.

Per ognuno dei membri può essere designato un sostituto per i casi di assenza o impedimento del membro effettivo.

Art. 3.

Quando il Comitato tratti di argomenti che rientrino nella competenza dei Ministeri non rappresentati nel Comitato stesso il Ministero competente sarà invitato a delegare alle discussioni un proprio rappresentante.

Art. 4.

Il presidente del Comitato può far partecipare ai lavori, con voto consultivo, anche persone estranee particolarmente perite nelle singole materie da trattarsi.

Art. 5.

I lavori del Comitato devono essere compiuti nel termine massimo di sei mesi dalla sua costituzione. Singole relazioni e proposte saranno presentate appena definiti gli studi sui singoli argomenti.

Art. 6.

Ai lavori di segreteria del Comitato provvede l'Ufficio centrale per le nuove Provincie.

Art. 7.

Il capo dell'Ufficio centrale per le nuove Provincie è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Roma, 30 maggio 1922.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri.
FACTA.

DECRETO MINISTERIALE 9 *giugno 1922, relativo alla nomina delle Commissioni incaricate di formulare proposte di esoneri in base alla legge sulla riforma della burocrazia.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 5 del Regio decreto 16 febbraio 1922, n. 207;

Visto l'art. 4 del Regio decreto 20 ottobre 1921, n. 1411;

Sulle designazioni del Presidente del Consiglio di Stato e del Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Le Commissioni previste dall'art. 5 del Regio decreto 16 febbraio 1922, n. 207, incaricate di formulare le proposte definitive di esonero per i Funzionari ed Agenti di grado dal 2° al 14° delle ferrovie dello Stato, sono costituite come segue:

1ª COMMISSIONE - Movimento e Traffico.

Presidente - GIRIODI gr. uff. avv. Leone Consigliere di Stato.

1° *Membro* - FRANZA gr. uff. avv. Enrico - Capo Servizio.

2° » - PEDRAZZI comm. ing. Guido - Ispettore Superiore di 1ª classe.

3° » - FEA comm. ing. Carlo - Ispettore Superiore di 2ª classe al Servizio Movimento e Traffico.

4° » - Variabile a seconda del grado degli agenti da esonerare:

Per il grado 2° - DE SANCTIS comm. ing. Alfonso - Sotto Capo Servizio.

» 3° - ERMOLLI comm. ing. Leopoldo - Capo Divisione.

Per il grado 3° - Soleri cav. uff. ing. Carlo - Capo Divisione.
» 4° - Crescini cav. Biagio - Ispettore Capo.
» 4° - Gigli cav. uff. ing. Luigi - Ispettore Capo.
» 5° - Guidi cav. dott. Luigi - Ispettore di 1ª classe.
» 5° - Riccomanni cav. dott. Ottavio - Ispettore Principale.
» 6° - Centanni rag. Amilcare - Segretario Capo.
» 6° - Riera cav. Ernesto - Segretario Capo.
» 7° - Morichini cav. Felice - Capo Stazione di 1ª classe.
» 7° - Leoni Giuseppe - Capo Stazione di 1ª classe.
» 8° - Faccenda notar Gioacchino - Capo Stazione.
» 8° - Nosei cav. geom. Armando - Capo Stazione di 2ª classe.
» 9° - Gamberale Angiolino - Segretario.
» 9° - Velani Omero - Segretario.
» 10° - Ceccacci Giuseppe - Applicato.
» 10° - Savelli Pietro Paolo - Applicato.
» 11° - Dompè Guido - Commesso.
» 11° Mazza Giovanni - Conduttore Principale.
» 12° - Zangrilli Angelo - Conduttore.
» 12° - De Masci Mariano - Conduttore.
» 12° - Frassineti Luigi - Usciere di 1ª classe.
» 13° - Frazzini Loreto - Deviatore.
» 13° - Ganora Carlo - Usciere.
» 13° - Pierini Guido - Deviatore.
» 14° - Pomponi Silvestro - Manovale.
» 14° - Allegrini Pietro - Manovale.
» 14° - Ceccucci Alfredo - Manovale.

PERSONALE FEMMINILE.

Per il grado 10° - Scarnicchia Angela - Scrivana Principale.
» 10° - Suatoni Bertinotti Caterina - Scrivana Principale.
» 11° - Colivicchi Vignodelli Concetta - Scrivana.
» 11° - Spagnoli Stella - Scrivana.
» 14° - Cesarini Ponti Eugenia - Inserviente.
» 14° - Buracchini Ines - Inserviente.

Se per uno stesso grado sono inscritti nell'elenco più funzionari od agenti, interverrà il primo iscritto; in caso di sua assenza od impedimento, interverrà il successivo disponibile in ordine di iscrizione.

Per l'esonero del personale femminile interverrà un agente femmina del rispettivo grado, seguendo la regola anzidetta.

2ª COMMISSIONE - Materiale e Trazione.

Presidente - BROFFERIO cav. di gr. Croce Federico - Consigliere di Stato.

1° *Membro* - ORSO gr. uff. ing. Quinto - Capo Servizio Principale.
2° » - GRILLO gr. uff. ing. Gaspare - Capo Servizio Principale.
3° » - ROCCA REY comm. ing. Attilio - Sotto Capo Servizio del Materiale e Trazione.
4° » - Variabile a seconda del grado degli agenti da esonerare:

Per il grado 2° - CAPO comm. ing. Giuseppe - Capo Compartimento di 2ª classe.
» 3° - BIGNAMI comm. ing. Giuseppe - Capo Divisione.
» 3° - GIORELLI cav. uff. ing. Federico - Capo Divisione.
» 4° - NOBILI cav. ing. Bartolomeo - Ingegnere Capo.
» 4° - FLORA cav. uff. ing. Daniele - Ingegnere Capo.
» 5° - FERRAGUTI ing. cav. Massimiliano - Ingegnere Principale.
» 5° - PELLEGRINI ing. cav. Alcide - Ingegnere Principale.
» 6° - RAGNI rag. Ruggero - Segretario Capo.
» 6° - AMBROGIO Angelo - Segretario Capo.
» 7° - RICCARDI Gabriele - Segretario tecnico Principale.
» 7° - SEBASTIANELLI Vincenzo - Segretario tecnico di 1ª classe.

Per il grado 8° - D'Avach Pietro Segretario di 1ª classe.
» 8° - Manetti Manetto - Capo tecnico.
» 9° - Locatelli Mario - Segretario.
» 9° - Bronchi Benito - Segretario.
» 10° - Bacci Alfredo - Macchinista.
» 10° Gianotti Sante - Capo squadra operai.
» 11° - De Vita Giuseppe - Verificatore.
» 11° - Delle Fratte Generoso - Fuochista.
» 12° - Martinelli Lorenzo - Operaio di 1ª classe.
» 12° - Bressa Giovanni Batt. - Operaio di 1ª classe.
» 13° - Fabiani Stanislao - Accenditore.
» 13° - Cerasoli Giuseppe - Operaio.
» 14° - Jalongo Filippo - Manovale.
» 14° - Lattarini Romano - Manovale.

PERSONALE FEMMINILE.

Per il grado 10° - Tani Isolina - Srivana Principale.
» 10° - Battacchi Noemi - Scrivana Principale.
» 11° - Carè Rosina - Scrivana.
» 11° - Paolini Maria - Scrivana.
» 14° - Pergola Elena ved. Mancini - Manovale.
» 14° - Scovolino Margherita ved. Gaggioli - Manovale.

Se per uno stesso grado sono inscritti nell'elenco più funzionari od agenti, interverrà il primo iscritto; in caso di sua assenza o impedimento, interverrà il successivo disponibile in ordine di iscrizione.

Per l'esonero del personale femminile interverrà un agente femmina del rispettivo grado, seguendo la regola anzidetta.

3ª COMMISSIONE - Lavori, Costruzioni ed Elettrificazione.

Presidente - Abbate gr. uff. dott. Alessandro Enrico - Consigliere di Stato.

1° *Membro* - Orso gr. uff. ing. Quinto - Capo Servizio Principale.

2° *Membro* - GRILLO gr. uff. ing. Gaspare - Capo Servizio Principale.

3° » - CATTANEO comm. ing. Giovanni Battista - Capo Divisione ai Lavori.
- PONZO comm. ing. Michelangelo -Capo Divisione alle Costruzioni.
- GIROLA comm. ing. Marcellino - Capo Divisione all'Elettrificazione.

4° » - Variabile a seconda del grado degli agenti da esonerare:

Per il grado 2° - CAPO comm. ing. Giuseppe - Capo Compartimento di 2ª classe.

» 3° - FRANZERO comm. ing. Giovanni Emilio - Capo Divisione Lavori.

» 3° - GERRA comm. ing. Vittorio - Capo Divisione Costruzioni.

» 4° - VIOLA cav. ing. Carlo - Ingegnere Capo - Lavori.

» 4° - BONGIOVANNI cav. ing. Giuseppe - Ingegnere Capo - Costruzioni.

» 4° - MACCAFERRI cav. ing. Umberto - Ingegnere Capo - Elettrificazione.

» 5° - MEUCCI cav. ing. Gino - Ingegnere - Lavori.

» 5° - BARBERI cav. avv. Stanislao - Ispettore - Costruzioni.

» 5° - DE REGIBUS cav. ing. Curzio - Ingegnere di 1ª - Elettrificazione.

» 6° - GISONDI dott. Michelangelo - Segretario tecnico Capo - Lavori.

» 6° - BONIFAZI Fernando - Segretario Capo - Costruzioni.

» 6° - TRENTI cav. uff. rag. Luigi - Segretario Capo - Elettrificazione.

» 7° - MAINELLI Arturo - Segretario Principale - Lavori.

» 7° - FORCELLESE Adelmo - Segretario tecnico Principale - Lavori.

Per il grado 7° - PESSUTI cav. Guido - Segretario Principale - Costruzioni.
» 7° - FERRERO Martino - Segretario Principale - Elettrificazione.
» 8° - PEGORARI Gualtiero - Disegnatore Principale - Lavori.
» 8° - LUPPO Ettore - Disegnatore (A. P.) - Lavori.
» 8° - LEONE Giovanni - Segretario di 1ª classe - Costruzioni.
» 8° - DE ANNA Carlo - Segretario di 1ª classe - Elettrificazione.
» 9° - RIGATTI Severo - Segretario - Lavori.
» 9° - BARISONZO Riccardo - Segretario tecnico - Lavori.
» 9° - SABATINI Ermanno - Disegnatore di 1ª classe - (A. P.) - Lavori.
» 9° - MUTARELLI Carlo - Disegnatore - Costruzioni.
» 9° - TAKANEN Toito - Segretario - Elettrificazione.
» 10° - SACCHETTI Amato - Sorvegliante della linea - Lavori.
» 10° - SPANDANARO Amedeo - Applicato - Lavori.
» 10° - BRUNO Giuseppe - Applicato - Costruzioni.
» 10 - BENEDETTO Franceesco - Applicato - Elettrificazione.
» 11° - LENZI dott. Roberto - Applicato - Lavori.
» 11° - NERI Silvio - Aiutante Applicato - Lavori.
» 11° - TERENZI Edgardo - Aiutante Applicato - Costruzioni.
» 11° - DE NICOLA Antonio - Aiutante Applicato - Elettrificazione.
» 12° - FROIO Giuseppe - Operaio di 1ª classe - Lavori.
» 12° - TORRI Eraldo - Usciere di 1ª classe - Lavori.
» 12° - GIORGETTI Filippo - Usciere di 1ª classe - Costruzioni.
» 12° - ORCIUOLI Andrea - Usciere di 1ª classe - Elettrificazione.
» 13° - CANEVA Guido - Operaio - Lavori.

Per il grado 13° - PELLICCIARI Luigi - Usciere - Lavori.
» 13° - BALDINO Ottavio - Usciere - Costruzioni.
» 13° - FIACCHI Barnaba - Usciere - Elettrificazione.
» 14 - CAPOZZIO Giovanni - Cantoniere - Lavori.
» 14° - DE SIMONE Donato - Guardiano - Lavori.
» 14° - QUARTARARO Antonino - Inserviente - Costruzioni.
» 14° - VITOZZI Roberto - Inserviente - Elettrificazione.

PERSONALE FEMMINILE.

Per il grado 10° - VARINI Supino Maria - Scrivana Principale - Lavori.
» 10° - NOVARESIO Celestina - Scrivana Principale - Costruzioni.
» 11° - NERI Iole - Scrivana - Lavori.
» 11° - BRANCADORO Enrica - Scrivana - Lavori.
» 11° - CARACCIOLO Ada - Scrivana - Elettrificazione.
» 14° - SPARVIERI DEL GRECO Italia - Manovale - Lavori.

Se per uno stesso grado sono inscritti nell'elenco due o più funzionari od agenti, interverrà in ordine di iscrizione quello appartenente al Servizio od all'Unità dell'esonerando. Ove ciò non sia possibile, interverrà il primo iscritto, oppure, in caso di sua assenza od impedimento, il successivo disponibile in ordine di iscrizione.

Per l'esonero del personale femminile interverrà un agente femmina del rispettivo grado, seguendo la regola anzidetta.

4ª COMMISSIONE - Rimanenti Servizi ed Unità

Presidente - BOBBIO gr. uff. dott. Giovanni - Consigliere di Stato.

1° *Membro* - FRANZA gr. uff. avv. Enrico - Capo Servizio.
2° » - PIETRI comm. ing. Giovanni Giuseppe - Ispettore Superiore di 2ª classe.

3° *Membro*
- Grecchi comm. avv. Mario - Capo Divisione - Personale ed Affari Generali.
- Mottino comm. ing. Gustavo Lauro - Sotto Capo Servizio Ragioneria.
- Pera comm. ing. Enrico - Capo Divisione - Approvvigionamenti.
- Elena comm. avv. Gaetano - Capo Divisione - Servizio Legale.
- Masi comm. dott. Emilio - Sotto Capo Servizio Sanitario.
- Goti ing. cav. Domenico - Capo Divisione - Esercizio Navigazione.

4° » - Variabile a seconda del grado degli agenti da esonerare:

Per il grado 2° - Capo comm. ing. Giuseppe - Capo Compartimento di 2a classe.
» 3° - Soccorsi comm. ing. Lodovico - Capo Divisione Personale ed Affari Generali.
» 3° - Stern comm. ing. Ludovico - Capo Divisione - Approvvigionamenti.
» 3° - Malpeli gr. uff. avv. Luigi - Capo Divisione - Legale.
» 3° - Baldi comm. dott. Achille - Capo Divisione - Sanitario.
» 3° - Merega cav. uff. Giovanni Battista - Capo Divisione - Navigazione.
» 4° - Valerio cav. dott. Olinto - Ispettore Capo - Personale ed Affari Generali.
» 4° - Chiesi cav. uff. Giovanni - Ispettore Capo - Ragioneria.
» 4° - Berra cav. uff. ing. Carlo - Ispettore Capo Approvvigionamenti.
» 4° - Flora cav. uff. avv. Edoardo - Ispettore Capo - Legale.
» 4° - Tesei cav. dott. Settimio - Medico Capo - Sanitario.
» 4° - Tagliacozzo cav. ing. Dario - Ispettore Capo - Navigazione.

Per il grado 5° - BERTOLIO cav. Ettore - Ispettore Principale - Personale ed Affari Generali.

» 5° - TRIULZI cav. Giulio - Ispettore - Approvvigionamenti.

» 5° - GRAZZINI cav. avv. Alberto - Avvocato di 1ª - Legale.

» 5° - RECCHI cav. dott. Gino - Medico Principale - Sanitario.

» 5° - LABATE cav. Antonino - Ispettore di 1ª - Navigazione.

» 6° - KODERMANN Benedetto - Segretario Capo - Personale ed Affari Generali.

» 6° - BONAZZI Giulio Cesare - Segretario Capo - Ragioneria.

» 6° - DELLA FAZIA Alfredo - Segretario Capo - Approvvigionamenti.

» 6° - DE BIASE Eugenio - Segretario Capo - Legale.

» 6° - TORNIELLI Gaetano - Segretario Capo - Sanitario.

» 6° - CHIOFALO cav. Francesco - Segretario Capo - Navigazione.

» 7° - DELFINI rag. Amilcare - Segretario Principale - Personale ed Affari Generali.

» 7° - BRUNI Ermete - Segretario Principale - Ragioneria.

» 7° - COEN Giuseppe - Capo Magazzino - Approvvigionamenti.

» 7° - PISTELLI cav. dott. Giuseppe - Segretario Principale - Legale.

» 6° - VILLANI Paolo - Segretario Principale - Sanitario.

» 7° - FERRETTI Umberto - Segretario tecnico Principale - Navigazione.

» 8° - PAOLUCCI rag. Savino - Segretario 1ª classe - Personale ed Affari Generali.

» 8° - MAGRELLI rag. cav. Veriano - Segretario di 1ª classe - Ragioneria.

Per il grado 8° - CONTRI cav. Aminta - Segretario 1ª classe - Approvvigionamenti.
» 8° - ARMATI Ernesto - Segretario di 1ª classe - Legale.
» 8° - NICOLA dott. Mario - Segretario di 1ª classe - Sanitario.
» 8° - BONFIGLI cav. Silvio - Segretario di 1ª classe - Navigazione.
» 9° - SALANDRI Enrico - Segretario - Personale ed Affari Generali.
» 9° - DEL FRATE rag. dott. Augusto - Segretario Ragioneria.
» 9° - SCUDERI Francesco - Segretario - Approvvigionamenti.
» 9° - LELMI Giulio - Segretario - Legale.
» 9° - MAGLIOLA Michele - Segretario - Sanitario.
» 9° - TONARELLI Aristide - Segretario - Navigazione.
» 9° - BRAVI Domenico - Aiutante di 1ª classe - Navigazione.
» 10° - VOLPATO Giovanni - Applicato - Personale ed Affari Generali.
» 10° - MIRTO Giuseppe - Applicato Ragioneria.
» 10° - FALCIONI Costantino - Commesso di 1ª classe Approvvigionamenti.
» 10° - FEBEO Augusto - Applicato - Legale.
» 10° - CONTERIO Guglielmo - Applicato - Sanitario.
» 10° - BUDINI Virgilio - Applicato - Navigazione.
» 11° - MATTEI Giovanni - Aiutante Applicato - Personale ed Affari Generali.
» 11° - LEONARDI Andrea - Usciere Capo - Personale ed Affari Generali.
» 11° - MARIANI rag. Cesare - Aiutante Applicato - Ragioneria.
» 11° - LUCIANETTI Remo - Aiutante Applicato - Approvvigionamenti.
» 11° - DI GIACOMO Antonio - Aiutante Applicato - Legale.

Per il grado 11° - PANATTA Luigi - Aiutante Applicato - Sanitario.
» 11° - GUERRA Fioravante - Usciere Capo - Navigazione.
» 11° - BELLI Nicola - Aiutante Applicato - Navigazione.
» 12° - CIACCI Giulio - Usciere di 1ª classe - Personale ed Affari Generali.
» 12° - ANGELUCCI Giuseppe - Usciere di 1ª classe - Ragioneria.
» 12° - ALLEGRI Enrico - Usciere di 1ª classe - Approvvigionamenti.
» 12° - BLASIMME Federico - Usciere di 1ª classe - Legale.
» 12° - PAGNONCELLI Angelo - Usciere di 1ª classe - Sanitario.
» 12° - ALESSANDRI Alfonso - Usciere di 1ª classe - Navigazione.
» 13° - BOCCOLINI Caliero - Usciere - Personale ed Affari Generali.
» 13° - ZACCAGNINI Ottavio - Usciere - Ragioneria.
» 13° - PERFETTI Antonino - Usciere - Approvvigionamenti.
» 13° - JACOBINI Francesco - Usciere - Legale.
» 13° - DE SILVESTRIS Pasquale - Usciere - Sanitario.
» 14° - MAURIZI Terenzio - Inserviente - Personale ed Affari Generali.
» 14° - VANIARELLI Sem - Inserviente - Ragioneria.
» 14° - GALESSO Giacomo - Manovale - Approvvigionamenti.
» 14° - ZAPPIA Luigi - Inserviente - Legale.
» 14° - BENFENATI Apollinare - Inserviente - Sanitario.

PERSONALE FEMMINILE.

Per il grado 10° - ATTICCIATI COBIANCHI Angela - Scrivana Principale - Personale ed Affari Generali.

Per il grado 10° - CHIARINI Olga - Scrivana Principale - Ragioneria.

» 10° - PROCIDA Alessandra - Scrivana Principale - Approvvigionamenti.

» 10° - PANZONI Elisa - Scrivana Principale - Legale.

» 10° - SERVADEI Olga - Scrivana Principale - Sanitario.

» 10° - SILVESTRI MARTELLA Antonietta - Scrivana Principale - Navigazione.

» 11° - NICOLETTI Maria - Scrivana - Personale ed Affari Generali.

» 11° - DI FRANCIA Elisa nata BRISTOTTI - Scrivana - Ragioneria.

» 11° - VIALE Paolina Isabella - Scrivana - Approvvigionamenti.

» 11° - MUGNAI Elvira - Scrivana - Legale.

» 11° - MONTUORO Adele - Scrivana - Sanitario.

» 11° - DUBBINI TROIANI Desdemona - Scrivana - Navigazione.

» 14° - SCARAMUCCIA Norma - Manovale - Sanitario.

Se per uno stesso grado sono inscritti nell'elenco due o più funzionari od agenti, interverrà in ordine di iscrizione quello appartenente al Servizio od all'Unità dell'esonerando. Ove ciò non sia possibile, interverrà il primo iscritto, oppure, in caso di sua assenza od impedimento, il successivo disponibile in ordine di iscrizione.

Per l'esonero del personale femminile interverrà un agente femmina del rispettivo grado, seguendo la regola anzidetta.

PERSONALE NAVIGANTE.

Piroscafi postali - MATARAZZO cav. Giovanni - Comandante di 1ª.

» RUGGIERO Gaetano - Primo Ufficiale.

» CAFIERO Luigi - Secondo Ufficiale.

» DE SIMONE cav. Giuseppe - Capo Macchinista di 2ª.

Piroscafi postali - SARNELLA Emilio - Primo Macchinista.
» FRAMBROSI Gerolamo - Secondo Macchinista.

Ferry-Boats - DELFINO Francesco - Comandante.
» - COSTANZO Ermanno - Capitano in II di 2ª.
» - PACINO Giovanni - Capo Macchinista.
» - STRAGUZZI Antonino - Macchinista in II di 1ª.

Operai - MOSTACCI Ernesto - Capo squadra operai.
» - MUCCIARDI Stefano - Operaio di 1ª.

Roma, lì 9 giugno 1922.

Il Ministro
RICCIO.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con Decreto del 1° maggio 1922, n. 19636 del Ministro delle Terre Liberate (Commissariato per le riparazioni dei danni di guerra di Treviso) è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, per il periodo di sei mesi dal 1° maggio 1922, la Cooperativa di Lavoro « *Iacopo Barrozzi* » di Motta di Livenza.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Impianto di argine ferroviario - Danni - Risarcibilità - Transazione.

Sono indennizzabili i danni prodotti ai fondi contigui dalle innondazioni che risultino causate dall'impianto di un argine di difesa dell'opera pubblica ferroviaria.

Se in occasione della costruzione della linea venne espropriata una parte del fondo che è stato poi danneggiato, e mediante atto transattivo, all'uopo stipulato, si pattuì che, colla indennità dell'area occupata, era corrisposta anche una somma a tacitazione di tutti i danni passati, presenti e futuri comunque riferibili alle opere interne ed esterne costruite, è venuto a cessare con ciò la materia per l'esercizio dell'azione di indennizzo.

TRIBUNALE DELLE ACQUE. — Sentenza 13 marzo 1922 (*Presidente* Berio; *giud. del.* Fazioli) — Bindi-Ranalli contro Ferrovie Stato.

Considerato che la prima tesi della Bindi, esposta fin dall'atto introduttivo del giudizio consisteva nel sostenere che i danni risentiti dal suo fondo Mozzano le fossero derivati tanto dall'argine ferroviario propriamente detto, quanto dall'argine trasversale, che impiantato a poca distanza dalla riva destra del Velino sui fondi di altri proprietari, ed appoggiato da un lato all'argine ferroviario e dall'altro alla prossima collina, avrebbe avuto l'effetto di trattenere come in un ampio bacino le acque del fiume in piena e, per la ristrettezza del ponte di deflusso, avrebbe dato luogo alla diminuzione della fertilità del fondo di essa istante, alla perdita dei relativi prodotti e alla corrosione della sponda sinistra del fiume, col quale il terreno confina.

Innanzi la Corte di Appello di Aquila poi la causa di tali danni fu dalla Bindi attribuita esclusivamente all'influenza dell'argine trasversale, che, secondo essa, sarebbe stato costruito dopo il verbale di liquidazione di conti e di transazione del 5 ottobre 1884, e, quindi, non avrebbe potuto essere obbietto della relativa convenzione.

E sebbene posteriormente la Bindi avesse cercato di dimostrare che i danni derivati alla sua proprietà per effetto dell'argine trasversale non potessero mai comprendersi nella transazione in parola, specialmente pel tenore di una lettera scritta dall'Ingegnere applicato ai lavori della Ferrovia alla Direzione dei lavori stessi in data 9 maggio 1884, tuttavia restava sempre dubbia la questione se detto argine fosse almeno stato costruito in epoca anteriore al verbale di transazione e occorreva, ad ogni modo, accertare quale fosse la vera condizione dei luoghi, tenuta presente dalle parti all'epoca della transazione stessa, e se e quale fosse la relazione di causalità esistente fra le costruzioni ferroviarie e i danni lamentati dalla istante. Fu appunto per dirimere tali dubbi che con la precedente sentenza interlocutoria venne disposto l'accesso sul luogo controverso, ed il principale risultato di tale mezzo istruttorio è stato quello di accertare, con le dichiarazioni della stessa parte interessata, che l'argine trasversale era già compiuto alla data della transazione, e che inoltre nè in tale argine, nè nelle altre opere ferroviarie furono dopo il detto atto apportate variazioni od innovazioni, per le quali potesse sorgere il dubbio che i danni lamentati dalla Bindi dovessero collegarsi con opere diverse da quelle in questione.

Che in base a tali premesse apparisce evidente la necessità di procedere innanzi tutto all'esame della eccezione pregiudiziale di transazione, che viene sollevata concordemente dalle due Amministrazioni ferroviarie, e con la quale si vuole sostenere che sia preclusa ogni azione alla Bindi per danni di qualunque sorta sia passati che futuri, che possono avere dipendenza con le opere ferroviarie in genere esistenti nel 1884, e con l'argine trasversale in ispecie, anch'esso rimontante alla stessa epoca.

Che l'eccezione in parola debba ritenersi completamente fondata.

Difatti col verbale del 5 ottobre 1884 le parti, dopo avere sta-

bilito il prezzo per la parziale espropriazione del fondo e per una zona resa improduttiva, determinarono un compenso di lire 2000, come indennità a corpo, stabilita di pieno e libero accordo, per tutti i danni reclamati e che potessero essere reclamati, per danni sofferti e che potessero soffrire *le zone laterali alle ferrovie* col discarico delle acque di piena, e per qualsiasi altra causa derivante dalla *costruzione della ferrovia ed opere di consolidamento* inerenti, quanto per l'esercizio e manutenzione della ferrovia stessa, lavori ed opere di consolidamento, che gli espropriati dichiaravano di conoscere ed accettare senza eccezioni di sorta. Alla fine del verbale gli espropriati ribadivano in una speciale *dichiarazione* le loro stipulazioni e rinunzie poichè ricevendo la somma totale liquidata per espropriazione e danni in lire 12,314.20, essi dichiaravano di conoscere ed accettare senza eccezione di sorta, *tutti i lavori costituenti la ferrovia e le opere costruite esternamente per la difesa della medesima* e promettevano di non avere più nulla a pretendere a tale riguardo.

Ora, poichè l'unica opera esterna alla ferrovia costruita prima del 1884, fu l'argine trasversale, come è stato riconosciuto dalla stessa istante durante l'accesso, non può non ritenersi giustificata la deduzione delle due Amministrazioni convenute, che col verbale di transazione sia sia compreso ogni aggravio derivato o derivabile dall'argine stesso, sull'andamento delle piene del Velino, e sulle ripercussioni delle medesime in pregiudizio della proprietà Bindi.

Non ha alcun valore contro tale conseguenza l'obbiezione della istante che le parti col verbale si riferissero alla planimetria allegata al medesimo, nella quale non vi è alcuna indicazione dell'argine trasversale; perchè, sebbene il rilievo corrisponda a verità, in realtà la planimetria, allegata per semplice estratto al verbale, ebbe il solo ed unico scopo di indicare le *attinenze e le circostanze tutte delle zone, che passavano in proprietà delle ferrovie, e che erano state già determinate da termini lapidei.*

Onde nell'accennare ad opere ferroviarie interne ed esterne, le parti dovettero certamente riferirsi non a detta planimetria, ma alle vere condizioni della località, dopo la costruzione delle opere ferroviarie tanto più che altrimenti non avrebbero avuto alcuno scopo le altre frasi di verbale nelle quali gli espropriati

dichiaravano di conoscere ed accettare tutte le opere esterne ed interne innanzi menzionate, senza alcuna eccezione.

Nemmeno è fondata l'altra obbiezione della Bindi, che le clausole della transazione debbano spiegarsi in senso restrittivo per effetto delle informazioni contenute nella già menzionata lettera 9 maggio 1884 diretta dall'Ingegnere applicato ai lavori ferroviari alla sua direzione, allo scopo di dare il suo parere sulle indennità che potevano spettare agli autori della Bindi.

Questa lettera, come è noto, venne esibita dall'Amministrazione ferroviaria all'unico scopo di combattere l'affermazione della istante che l'argine trasversale non fosse ancora costruito nel 1884, e sotto tale aspetto raggiunse pienamente il suo scopo, in quanto con esso si davano notizie di reclami mossi dagli espropriati per danni derivanti appunto da detto argine. Ora è vero che nel parlare di tali danni gli espropriati accennavano al pericolo che le acque avrebbero dall'argine costruito in sponda destra del Velino potuto rimbalzare verso la sponda sinistra a valle del ponte, e minacciare, anche nell'altro suo estremo a valle, la zona del fondo già danneggiata a monte; ed è vero del pari che da queste parole si può dedurre che gli interessati volessero alludere alla sola zona a sinistra della ferrovia e non a quella a destra che ora è obbietto dell'attuale controversia.

Però con la ulteriore documentazione prodotta in questo stadio della lite, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha dimostrato che non solo l'Ingegnere applicato, ma anche la direzione dei lavori intesero dare alla transazione una portata generale ed estesa a tutte le conseguenze dell'argine, come causa produttrice di danni alla proprietà Bindi. Ciò risulta sia dalla lettera della Direzione in data 20 maggio 1884 con cui si invitava l'Ingegnere applicato ad offrire agli espropriati la somma di lire 2000, a tacitamente di ogni loro pretesa, e con patto che essi rinunciassero a tutti i danni passati, presenti e futuri dipendenti dalla costruzione, dall'esercizio e dal mantenimento della linea, e delle sue opere; sia dalla clausola, che in conformità di tale intenzione fu inserita, ed accettata nella transazione, e nella quale, occorre bene rilevarlo, si parlò non solo delle opere esterne ferroviarie come cause possibili di danno, ma di entrambe le zone laterali alla ferrovia come soggette alla influenza dannosa di dette

opere, e non dalla sola zona a sinistra, come sarebbe stato necessario, se fosse stato accolto il concetto ora enunciato dalla Bindi. E ciò basta ad assodare la fondatezza della interpretazione restrittiva sostenuta dalla Bindi, anche a prescindere dalla considerazione che la semplice indicazione delle opere esterne come causa di danni avrebbe sempre esteso a tali danni l'effetto della rinuncia inclusa nella transazione.

Non ha poi per la limitazione della transazione alcuna importanza la tenuità della somma accettata dagli espropriati, una volta stabilito che la volontà delle parti intese comprendere e tacitare con quella somma tutte le cause di danni innanzi indicati.

La controversia relativa poi all'argine trasversale venne chiaramente indicata; essa costituì uno degli obbietti della transazione: la rinuncia a tutte le ragioni od azioni di danni, deve quindi essere applicata anche alla domanda spiegata dalla Bindi nella causa presente, in conformità delle norme generali sulla interpretazione dei contratti, e di quelle speciali sulle transazioni contenute negli articoli 1768 e seg. Codice civile.

Deve pertanto confermarsi la impugnata sentenza del Tribunale di Aquila, e non è il caso di discendere all'esame delle ulteriori deduzioni della Bindi sulla esistenza e valutazione dei danni alla sua proprietà. Considerato che nessuna conclusione è presentata dalla Bindi circa il secondo capo della sua originaria domanda, relativo alle opere necessarie a rimuovere i danni in questione; e che del resto su tal punto non può che confermarsi la sentenza di primo grado, essendo manifesta la incompetenza dell'Autorità ordinaria nel campo della costruzione e difesa delle strade ferrate e del buon regime delle acque pubbliche.

ANNO XV - N. 25 22 GIUGNO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

(*Per memoria*).

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari ***di durata determinata:***

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(5795) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

COMUNICATI

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI o LICENZIATI
perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
DI GIULIO Giuseppe (216272) COPPA Luigi (191970)	Frenatore in prova Id.	Condannati a due anni ed un mese di reclusione per furto di merce, commesso il 17 marzo 1921 in un carro del treno 7001. (Sentenza 3 maggio 1921 del Tribunale di Teramo).
DI CIOMMO Nicola (27191) CAVALIERI Alfredo (89044) ANTONICA Vitantonio (186395)	Manovratore Manovale Manovale in prova	Condannati a quattro mesi di reclusione per furto di vino, commesso nella stazione di Brindisi il 5 maggio 1920. (Sentenza 30 agosto 1920 del Tribunale di Lecce).
TONDELLI Emilio (153972)	Manovale	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di assicelle, scope e cotone greggio, commesso il 20 ottobre 1918, nella stazione di Stazzano. (Sentenza 28 maggio 1921 della Corte d'Appello di Casale).
SARTI Giuseppe (34373) MARCATO Rinaldo (176011)	Conduttore principale Operaio di 1ª cl.	Condannati a cinque mesi di reclusione per furto di un prosciutto, commesso alla stazione di Castelbolognese il 5 luglio 1921, (Sentenza 30 novembre 1921 della Corte d'Appello di Bologna).
BORTOLETTO Cipriano (176940)	Deviatore	Condannato a tre mesi e dieci giorni di reclusione ed a L. 41 di multa, per tentato furto di tessuto, commesso in Padova nella notte dal 30 aprile al 1º maggio 1920, in danno della Ferrovia, nonchè per ricettazione di cose provenienti da furto commesso anteriormente al 1º maggio 1920. (Sentenza 14 novembre 1921 della Corte d'Appello di Venezia).
MARCHIONI Francesco	Manovale avventizio	Condannato a due anni di reclusione per furto continuato di varia merce, commesso nella stazione di Ventimiglia dal luglio al dicembre 1920. (Sentenza 9 maggio 1921 della Corte d'Appello di Genova).
MICOZZI Nicola (42680) PITTARELLO Cesare (158377)	Capo squadra deviatori Capo squadra manovratori	Condannati a tre anni di reclusione per furto di tessuti di lana, commesso nella notte dal 7 all'8 novembre 1920 nella stazione di Campo di Marte in Padova. (Sentenza 21 marzo 1921 del Tribunale di Padova).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
TOMAGHELLO Giuseppe (204621)	Manovale in prova	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di sapone, commesso il 10 agosto 1920 nei Magazzino merci della stazione di Novi Ligure. (Sentenza 27 gennaio 1922 del Tribunale di Novi Ligure).
MALVICINI Luigi (207434)	Id.	Condannato a quettro mesi di reclurione per tentato furto di tele vuote, commesso nella notte dal 16 al 17 settembre 1921, nel Magazzino della stazione di Tortona. (Sentenza 21 settembre 1921 del Tribunale di Tortona).
DUBINI Angelo (205605)	Id	Condannato ad otto mesi di reclusione per furto continuato di vino, commeso il 17 novembre 1920 nello scalo di Milano P.-G. (Sentenza 21 maggio 1921 della Corte d'Appello di Milano).
FOSSATI Carlo (86070)	Capo squadra manovratori	Condannato a quattro mesi di reclusione per tentato furto di vino, commesso il 12 marzo 1922 nella stazione di Acqui. (Sentenza 20 marzo 1922 del Tribunale di Acqui).
DORIA Gastone (183472)	Manovale in prova	Condannato a tre mesi e dieci giorni di reclusione, per correità in furto di un fiasco di vino, commesso l'11 agosto 1919 in stazione di Rovigo. (Sentenza 2 ottobre 1919 del Tribunale di Rovigo).
RENZI Angelo (178818)	Manovale	Condannato a sei mesi di reclusione per furto di una bottiglia di « Fernet » commesso il 27 maggio 1921 in stazione di Lugo. (Sentenza 9 dicembre 1921 del Tribunale di Ravenna).
BORTOLATO Quirino (176830)	Id.	Condannato a dieci anni di reclusione, a due anni di vigilanza speciale ed alla interdizione perpetua dai pubblici uffici, per correità in tentata rapina aggravata di biciclette, commessa nello scalo ferroviario di Mestre nella notte dall'8 al 9 febbraio 1920, nonchè per minaccia contro gli agenti della forza pubblica. (Sentenza 19 novembre 1920 della Corte d'Appello di Venezia).
CARLINO Giovanni (185343)	Manovale in prova	Condannato ad un anno, otto mesi e venti giorni di reclusione ed a L. 300 di multa, per violenza e resistenza ad agenti della forza pubblica e per ricettazione di merci provenienti da furto commesso il 21 luglio 1920 nello scalo ferroviario di Foggia. (Sentenza 12 marzo 1921 della Corte d'Appello di Trani).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
GIACCHETTO Giuseppe (156491)	Deviatore	Condannato a quindici giorni di reclusione ed a L. 150 di multa, per ricettazione di una bicicletta rubata in danno di Pizzi Gino. (Sentenza 17 maggio 1919 della Pretura di Mantova).
MARELLA Francesco (180033)	Cantoniere	Condannato a tre mesi e quindici giorni di reclusione ed a L. 100 di multa, per danneggiamento previsto dall'articolo 424 del Codice Penale, reato commesso negli uffici del Municipio di Gattinara il 19 aprile 1920. (Sentenza 10 giugno 1920 del Tribunale di Vercelli).

In applicazione di quanto è previsto dal 3° comma dell'articolo 255 del Regolamento del personale, presso tutte le Divisioni e Delegazioni del Servizio Movimento e Traffico avrà luogo, nella 1ª quindicina del mese di agosto p. v., una sessione di esami per il conseguimento della qualifica di Sottocapo alle gestioni.

Potranno prendere parte a tale sessione i Commessi, che ne facciano domanda, provenienti dagli A. Applicati che al 31 dicembre 1921 avevano già compiuti i prescritti 5 anni di anzianità nel grado ed avevano altresì tutte le idoneità alle gestioni (Biglietti, bagagli, telegrafo, G. e P. V.) meno, quindi, quella sola del movimento.

Tali esami si svolgeranno su uno dei due seguenti gruppi di materie, a scelta del candidato:

1° GRUPPO.

Telegrafo . . . . { Prova pratica / Prova orale }

Biglietti e bagagli { Prova scritta / Prova orale }

2° GRUPPO.

Grande velocità . { Prova scritta / Prova orale }

Piccola velocità . { Prova scritta / Prova orale }

MOVIMENTO (Nozioni elementari) - Prova orale

I candidati possono scegliere il gruppo di materie sul quale desiderano essere esaminati; non è ammesso che essi siano sottoposti ad esami su materie di entrambi i gruppi.

Per conseguire l'idoneità alla qualifica di Sottocapo alle gestioni è necessario avere riportato l'approvazione in ambedue le materie del gruppo prescelto (prove scritte ed orali e pratiche), nonchè nella prova orale sulle nozioni elementari di movimento, alla quale tutti i candidati debbono partecipare.

Per ogni prova (scritta e pratica ed orale) sarà assegnato un massimo di 20 punti, e per ottenere l'approvazione occorre che in ciascuna di esse i candidati riportino una puntazione non inferiore a 15.

La prova per l'idoneità al telegrafo sarà tenuta con le norme approvate con Decreto Ministeriale 27 giugno 1905 ed in base al relativo programma a stampa; quelle per l'idoneità alle gestioni contabili saranno tenute in base ai programmi a stampa vigenti, aggiornati in relazione alle nuove tariffe sui trasporti; infine la prova sulle nozioni elementari di movimento sarà fatta in base ad apposito programma ridotto e verterà specialmente sulle principali norme relative alla segnalazione e su quelle elementari cognizioni di movimento che è opportuno siano a conoscenza anche degli agenti addetti alle gestioni contabili.

Ordine di servizio N. 40.

Servizio cumulativo con la ferrovia Aquila-Capitignano, esercitata dalla Società Industriale dell'Aterno.

Di conformità a convenzione stipulata con la Società Industriale dell'Aterno, a partire dal 1° luglio 1922 viene attivato; per il transito di Aquila, il servizio cumulativo per i soli trasporti di merci, veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri fra le ferrovie dello Stato (comprese le linee in esercizio

speciale delle F. S. e le linee complementari sicule) e la ferrovia Aquila-Capitignano, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni di cui in appresso.

I. — *Allacciamento della ferrovia Aquila-Capitignano.* — I rapporti di servizio fra le F. S. e la ferrovia Aquila-Capitignano si svolgono a mezzo di un binario di allacciamento fra la stazione di Aquila F. S. e quella omonima della ferrovia suddetta.

II. — *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo vengono accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettuano senza rinnovamento di spedizione alla stazione di transito.

III. — *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul *percorso separato* di ciascuna Amministrazione sono quelle in vigore sulle ferrovie dello Stato.

I prezzi delle vecchie tariffe N. 1 e 11 G. V., tuttora valevoli per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo, sono stabiliti in lire 0,50 per le spedizioni fino a Kg. 10 e in lire 1,00 per le spedizioni da oltre 10 fino a 20 Kg.

IV. — *Elenco delle stazioni della ferrovia Aquila-Capitignano; relative distanze dal transito di Aquila; servizi cui sono abilitate ed impianti di cui sono provviste.* — Le stazioni della ferrovia Aquila-Capitignano, le relative distanze dal transito di Aquila, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di Servizio.

V. — *Documenti di trasporto.* — Le lettere di vettura per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi anche per i colori ai modelli in vigore sulle ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni di numerario, carte-valori e oggetti preziosi si esigerà dai mittenti la presentazione di una lettera di vettura in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore, esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con una lettera di vettura in più

le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa ordinaria N .35 P. V. (via mare); lettera di vettura che viene trattenuta dalla stazione marittima per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

VI. — *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo sarà applicato il diritto fisso stabilito dalle tariffe in vigore sulle rispettive Amministrazioni nella misura seguente: per metà a favore delle ferrovie dello Stato e per metà a favore della ferrovia Aquila-Capitignano, salva la esazione del diritto supplementare a favore dell'Amministrazione F. S. intermedia quando i trasporti interessano più di due Amministrazioni.

VII. — *Tasse minime.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sulle ferrovie dello Stato e per intero sulla ferrovia Aquila-Capitignano.

VIII. — *Carico e scarico.* — La facoltà nelle parti di eseguire nelle stazioni della Rete dello Stato le operazioni di carico e scarico delle merci a carro ascritte alle classi senza vincolo di peso dal N. 61 al 76 inclusive è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni della ferrovia Aquila-Capitignano.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico, effettuate a cura e spese delle parti, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso nella misura indicata nelle tariffe.

IX. — *Pagamento delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto franco od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

E' fatta eccezione per le spedizioni che sono soggette a rapido deperimento o il cui valore non raggiunge le spese del trasporto, per le spedizioni di animali, di feretri, di campioni, di merci fragili e di quelle ascritte alle categorie 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 7 delle « Condizioni e tariffe » in vigore sulle ferrovie dello Stato, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e di pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza d'indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà tenuta responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Per i casi di false dichiarazioni, previste dall'articolo 50 delle tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dalla lettera di vettura, e dal relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere, anche per i trasporti in affrancato, le tasse per il maggior percorso, previste dall'articolo 41 delle citate tariffe per i casi d'interruzione di linee.

X. — *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità od abusi, documenti e formalità doganali, modificazioni al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc. valgono, anche nei rapporti con la ferrovia Aquila-Capitignano, le norme vigenti sulle linee della rete dello Stato.

XI. — *Spedizioni da e per le Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — Non essendo la stazione di Aquila (Stato) ammessa al servizio interno della ferrovia Aquila-Capitignano, i trasporti provenienti dalla ferrovia Aquila-Capitignano e desti-

nati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo saranno carteggiati in servizio interno di detta ferrovia per la sua stazione di Aquila e consegnati alla stazione di Aquila (Stato) dal rappresentante della ferrovia suddetta scortati dai documenti di trasporto necessari per la spedizione fino a destinazione, giusta le norme in vigore fra la rete dello Stato e le accennate Amministrazioni.

I trasporti in senso inverso saranno carteggiati per la stazione di Aquila (Stato) dove dovrà avvenire lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico, a cura del rappresentante della ferrovia Aquila-Capitignano, quando sui documenti di trasporto figuri come definitiva una stazione della ferrovia medesima.

Riguardo ai trasporti da o per l'estero, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla convenzione di Berna si estende soltanto al percorso fra la stazione di Aquila e quella estera partecipante alla convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di vettura diretta, intestata alla stazione di Aquila (Stato) per l'inoltro ad una stazione della ferrovia Aquila-Capitignano, se ne effettuerà nella detta stazione lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico, a cura del rappresentante di detta ferrovia;

b) se il trasporto proviene invece dalla ferrovia Aquila-Capitignano ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della convenzione di Berna per il percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno alla stazione di Aquila della ferrovia suddetta ed il rappresentante della ferrovia stessa lo consegnerà alla stazione di Aquila (Stato) per l'eseguimento in servizio diretto in base alle tariffe interne italiane ed estere (carteggio da ferrovia a ferrovia) od in base a quelle internazionali, a seconda della richiesta fatta sulla lettera di vettura, effettuando inoltre immediatamente il pagamento delle eventuali tasse e spese relative.

I trasporti esclusi dalla convenzione di Berna e quelli per i quali il mittente rinunzia alle condizioni della medesima possono effettuarsi in servizio cumulativo con la ferrovia Aquila-Capitignano mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta

ferrovia. Peraltro, siccome le ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio la rispedizione ed il ricarteggio, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Per i trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alla stazione di Aquila o al transito di confine, ad un'altra stazione della rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali la stazione di Aquila (Stato) e i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da o per l'estero » (edizione 1° gennaio 1913).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi, dovuti in conformità a quanto dispongono gli articoli 68 e 76 delle tariffe in vigore sulle ferrovie dello Stato.

XII. — *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta e che sebbene carteggiati regolarmente pervenissero, in seguito, ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire con lo stesso documento per la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta, senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la rispedizione alla vera destinazione, rivalendosi come spesa anticipata delle tasse e delle spese gravate sul trasporto stesso.

L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalla bolletta di libera circolazione, ecc.

La stazione, alla quale il trasporto doveva realmente pervenire, esigerà dal destinatario la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido, più le altre spese di cui il tra-

sporto fosse caricato, e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più o in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario, se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni tanto in porto assegnato quanto in porto franco saranno liquidate in separata sede sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

XIII. — *Scambio ed uso del materiale rotabile, dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — E' ammesso il passaggio in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione dei carri, dei copertoni e degli attrezzi di carico, alle condizioni portate dall'apposita convenzione e sotto l'osservanza delle norme generali in vigore per i veicoli che si scambiano con le altre ferrovie italiane concesse all'industria privata.

I carri ammessi a passare da una ferrovia all'altra devono essere completi per il volume della merce o delle merci in essi caricate, o tassati a tariffa di carro completo.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame P. V., i quali sono ammessi a passare da una ferrovia all'altra purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali, se diretti alla linea della Società concessionaria, e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle ferrovie dello Stato, se diretti alle linee di quest'ultime.

I carri della Società concessionaria sono contrassegnati dalla sigla S. I. A. ed alla loro entrata sulla rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione di Aquila, per la quale avverrà il passaggio.

Si richiamano specialmente le disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 111-1914 circa gli avvisi Mod. M. 99 per i carri di altre Amministrazioni, ritirati dalla circolazione per cause eccezionali, da inviarsi all'Ufficio Materiale Mobile in Roma.

I copertoni e gli attrezzi di carico delle due Amministrazioni possono essere restituiti sciolti o impiegati su carri carichi.

I carri della Società concessionaria potranno utilizzarsi nel ritorno esclusivamente con spedizioni dirette ad una stazione della Società stessa.

E' vietato utilizzare con bestiame e con merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc., i carri della detta Società che fossero con apposita iscrizione assegnati a trasporti delle derrate alimentari.

XIV. — *Lavaggio e disinfezione dei carri; penalità relative.* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere, a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria, alla pulitura, lavatura e disinfezione (ordinaria o straordinaria) dei carri che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, pollame, dei loro avanzi o di merci infettanti.

Per i carri restituiti vuoti alla stazione di Aquila deve essere accertato, in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni, lo stato di pulizia, ed ove siano state trascurate od insufficientemente eseguite le operazioni di pulizia, lavatura e disinfezione, devono a questa provvedere le stazioni stesse tanto per i carri di ritorno dalla ferrovia Aquila-Capitignano quanto per quelli di quest'ultima ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato.

Nel caso di carri vuoti non puliti, di ritorno dalla ferrovia Aquila-Capitignano, la stazione di Aquila deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento, conforme all'« allegato A » all'Ordine di Servizio N. 111-1914, da inviarsi all'Ufficio Materiale Mobile in Roma.

Per i carri carichi restituiti, in destinazione di una o più stazioni oltre quella di transito, l'accertamento dell'effettuata pulitura e disinfezione deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo carico, compilando e trasmettendo, se del caso, il verbale di accertamento, come sopra è detto.

La stazione di Aquila deve altresì accertare e segnalare, nei modi suesposti, i casi in cui dall'Amministrazione corrispondente siano stati utilizzati, per il trasporto di bestiame o di merci infettanti, carri F. S. od assimilati che non ammettono tale qualità di carico.

XV. — *Pesature delle merci al transito.* — Quando per i trasporti in servizio cumulativo, provenienti da stazioni interne della ferrovia Aquila-Capitignano, il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Aquila, questa prenderà di ciò particolare nota addebitando nel

tempo stesso la relativa tassa di pesatura all'Amministrazione corrispondente, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

La stazione di Aquila invierà mensilmente al Controllo un elenco delle spedizioni pesate.

Per le spedizioni di cui il mittente non avesse dichiarato il peso, il transito di Aquila (essendo attualmente le stazioni della Concessionaria sprovviste di bilance a ponte) dovrà provvedere alla ricognizione d'ufficio, ponendo a carico del destinatario la tassa relativa per le spedizioni in assegnato e addebitandola alla Concessionaria per quelle in affrancato.

XVI. — *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli Uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli Uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo tra la rete dello Stato e la ferrovia Aquila-Capitignano e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Con le medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

XVII. — *Gestione contabile al transito.* — La stazione di Aquila (Stato), come stazione di transito con la ferrovia Aquila-Capitignano, dovrà per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nelle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito », di cui agli Ordini di Servizio N. 160 - 1909 e N. 101 - 1914, nonchè alle particolari istruzioni che venissero al riguardo impartite dai competenti Controlli.

Per tutto quanto non è previsto dal presente Ordine di Servizio valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'Industria privata.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativo allegato, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) si dovrà:

— a pagina 4, nell'indice delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo, riportare la seguente aggiunta:

« *Società Industriale dell' Aterno* » — Esercizio della ferrovia Aquila-Capitignano .... pagina 192;

— nell'elenco alfabetico aggiungere, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni della ferrovia Aquila-Capitignano e, di fronte a ciascuna, l'indicazione della pagina 192;

— alle pagine 35, 36 e 37 nella prima colonna in bianco, dopo Imola - Fontana Elice, inserire nella testata l'indicazione della ferrovia Aquila - Capitignano, esponendo poi (in senso verticale) la lettera A di contro all'indicazione « Ferrovie dello Stato e linee da esse esercitate ».

— a pagina 36, dopo l'indicazione della ferrovia « Imola - Fontana Elice » in fondo alla colonna N. 1 aggiungere « Ferrovia Aquila - Capitignano », esponendo la lettera A nelle colonne N. 2 (Ferrovie dello Stato e linee da esse esercitate).

— nella tavola III tracciare in rosso la linea Aquila - Capitignano con i nomi delle singole stazioni, avendo cura di riempire internamente in rosso il cerchietto indicante la stazione di transito di Aquila (linea Terni-Sulmona);

— a pagina 192 riportare le indicazioni risultanti dal prospetto « Allegato » al presente Ordine di Servizio.

Nel volume I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (Edizione giugno 1914) si dovrà a pagina 11 di contro al nome della stazione di Aquila degli Abruzzi (che sarà da considerarsi come stampato in carattere grassetto) esporre il richiamo (i) riportando in calce la seguente nota:

(i) Stazione di transito con la ferrovia Aquila - Capitignano.

Devono inoltre essere fatte opportune aggiunte nell' Elenco delle stazioni e degli scali lacuali, marittimi, ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915).

Nella numerazione dei transiti interni, di cui all'articolo 3 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito », si dovrà aggiungere la ferrovia Aquila-Capitignano con l'indicazione del transito di Aquila.

Nella « Prefazione generale all' orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nelle pagine 21, 22, 23 e 24 riportare, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni della ferrovia Aquila-Capitignano col relativo numero della linea e nella pagina 20 riportare l'indicazione:

/ 735 / Società Industriale dell'Aterno /
Aquila-Capitignano (6)

Infine opportune aggiunte saranno da introdursi anche nell' « Elenco alfabetico delle marche di proprietà dei veicoli italiani ed esteri » (edizione 1° gennaio 1910).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 40-1922.

SOCIETÀ INDUSTRIALE DELL'ATERNO

Sede in MILANO

Direzione dell'Esercizio: AQUILA

Esercizio della linea: AQUILA - CAPITIGNANO

STAZIONI	LINEA alla quale appartengono	Distanza in chilometri dalla stazione di transito di Aquila	Servizi cui sono abilitati				Impianti fissi						
			grande velocità	piccola velocità	veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori: di testa	Piani caricatori: di fianco	Gru fisse: quantità	Gru fisse: portata in tonn.	Bilance a ponte: quantità	Bilance a ponte: portata in tonn.	Sagoma limite
Cagnano	Aquila-Capitignano	18	G	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S
Capitignano	Aquila-Capitignano	32	G	P	VB	—	—	F	1	6	—	—	S
Cermone	Aquila-Capitignano	10	G	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S
Marana	Aquila-Capitignano	23	G	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S
Montereale	Aquila-Capitignano	28	G	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S
Pizzoli	Aquila-Capitignano	13	G	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S

TARIFFE.

Tariffe applicabili — Le tariffe ordinarie ed eccezionali e relative condizioni in vigore sulle ferrovie dello Stato (edizione 1° gennaio 1922), con gli stessi aumenti percentuali.

Le dette tariffe sono da applicarsi sul percorso separato.

Nomenclatura e classificazione delle merci. — Quella delle ferrovie dello Stato.

Diritto fisso. — *Con le ferrovie dello Stato:* metà di quello stabilito dalle rispettive tariffe a favore delle ferrovie dello Stato e metà a favore della ferrovia Aquila-Capitignano.

Segue *Allegato all'Ordine di Servizio N. 40-1922.*

Con le altre Amministrazioni secondarie: vedasi, per quanto concerne l'altra Amministrazione corrispondente, il rispettivo prospetto, salvo l'applicazione del diritto supplementare a favore della rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

Carico e scarico. — Per le operazioni di carico e scarico valgono le norme in vigore sulle ferrovie dello Stato: per ognuna di dette operazioni, eseguita dalle parti, viene concesso l'abbuono di lire 0,50 per tonnellata.

Tasse minime. — Si applicano per intero.

Concessioni speciali. — Non applicabili in servizio cumulativo.

Regolamento trasporti militari. — Non applicabile in servizio cumulativo.

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo. — Ammesso per i trasporti fruenti delle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V.

Convenzione di Berna. — Non ammessa.

Ordine di servizio N. 41.

Estensione di servizio nella fermata di Terzo Aquileia.

A datare dal 1° luglio 1922 la fermata di *Terzo di Aquileia*, della linea Cervignano-Pontile per Grado, viene abilitata ai trasporti a grande e piccola velocità a carro completo, esclusi i veicoli ed il bestiame, con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico verso abbuono, pei trasporti a P. V., della quota di diritto fisso stabilita dalle vigenti tariffe.

In conseguenza di ciò, nel « Prontuario delle distanze chilometriche delle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache, ecc. » (edizione 1° gennaio 1921) a pagina 25, di contro al nome di Terzo di Aquileia nelle colonne 8 e 10 si devono aggiungere rispettivamente le lettere G e O col richiamo (3).

Inoltre nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pag. 16 di contro al nome della detta fermata la lettera B deve essere sostituita dall'indicazione L. O.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 42.

Cambiamento di nome della stazione di Casalduni Ponte.

La stazione di *Casalduni Ponte*, della linea Foggia-Napoli, ha assunto la nuova denominazione di *Ponte Casalduni.*

Di conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914), si dovrà:

— a pagina 18, depennare il nome della stazione di Casalduni Ponte con le relative indicazioni:

— a pagina 45, inserire fra i nomi delle stazioni di Ponte a Moriano e Pontebba Parco quello di Ponte Casalduni riportandovi di fronte le indicazioni esistenti a pag. 18 per la stazione di Casalduni Ponte;

— » » 94, (tabella 101), sostituire il nome della stazione di Casalduni Ponte con quello di *Ponte Casalduni.*

Conforme modificazione dovrà apportarsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 26.

Servizio cumulativo con la linea Imola-Fontana Elice della ferrovia Massalombarda-Imola-Castel del Rio.

Con l'ordine di servizio n. 124-1917 la ferrovia Isola-Fontana Elice fu ammessa al servizio cumulativo con la rete dello Stato per i trasporti di merci, veicoli, bestiame, numerario, carte valori, oggetti preziosi, feretri e giornali.

Constando che in diversi casi è stata rifiutata l'accettazione in servizio cumulativo di trasporti diretti a località servite da stazioni della suddetta linea, si richiama l'attenzione delle stazioni sulle disposizioni date con l'ordine di servizio in parola, avvertendo che saranno prese misure disciplinari a carico dei responsabili qualora avesse a ripetersi l'inconveniente lamentato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZE

Azione di nullità di lodo - Eccesso di mandato - Motivazione - Contradditorietà.

Non basta a costituire il vizio di eccesso di mandato il semplice richiamo fatto dagli Arbitri, tenuti a pronunciare secondo le regole di diritto, ai principi di equità, perchè anche l'equità rientra fra i principi generali del sistema di diritto, come è altresì indubitato che nella determinazione di tutti gli effetti contrattuali l'equità debba avere una parte non secondaria.

L'obbligo della motivazione del lodo deve ritenersi soddisfatto quando gli arbitri abbiano enunciato il processo logico attraverso il quale sono pervenuti alle singole soluzioni adottate. La fondatezza intrinseca in fatto e in diritto dei motivi addotti non può essere valutata in sede di nullità.

Il vizio di contraddizione è per sè stesso causa di nullità solo quando si riferisca al dispositivo.

CORTE APPELLO DI ROMA (II Sez.). — Sentenza 28 aprile-13 maggio 1922 (*est.* Brigante). — Ditta Spadari Salvatore, appellante contro Ferrovie Stato.

Omissis.

Che incomincia l'appellante col lamentare l'eccesso di potere degli arbitri per aver dichiarato proponibile l'eccezione di decadenza delle domande dell'Impresa per mancanza di tempestive riserve, dopo il silenzio serbato dall'Amministrazione su tale decadenza in sede di collaudo; impugna di contradditorietà il lodo per avere, ora accolta, ora respinta tale eccezione, e lamenta anche il difetto di motivazione in ordine alla questione generale di decadenza ed alle applicazioni fattene. Passa poi ad esaminare le questioni risolute in merito, e relativamente a queste parla di

eccesso di potere e di mancata ed insufficiente motivazione, per avere in alcuni punti gli arbitri deciso come amichevoli compositori e non secondo le regole del diritto, senza dare poi sufficiente ragione di talune decisioni accolte; parla infine di contraddizioni in alcune di queste, e di omessa pronunzia su qualche punto controverso, ovvero di pronunzia eccedente i limiti della controversia.

L'infondatezza di tutti questi rilievi fu ampiamente dimostrata dai primi giudici con la sentenza ora impugnata.

In ordine al dovere degli arbitri di decidere secondo le regole di diritto, e di non pronunziare fuori dei limiti del compromesso — quali amichevoli compositori — la Corte osserva che si ha la violazione di tale dovere quando risulti chiaro che essi non abbiano adottata la soluzione strettamente giuridica, ritenendola non conforme ad equità ed abbiano preferito invece una decisione creduta equa ma contrastante con le norme del diritto.

Non basta quindi a costituire il vizio di eccesso di mandato il semplice richiamo ai principii di equità, o l'uso di parole che vi si riferiscano, perchè anche l'equità rientra fra i principi generali del sistema di diritto (art. 3 disp. prel. cod. civ.), come è altresì indubitato che nella determinazione di tutti gli effetti contrattuali l'equità debba avere una parte non secondaria (articolo 1124 cod. civ.). Si ha quindi violazione del dovere degli arbitri solo quando essi, in una determinata questione vedano un conflitto tra il *jus strictum* e un pretesto *jus equum* e seguano questo e non quello; ma non nei masi in cui, non potendo risolvere un punto controverso senza far uso — come ad ogni giudice è dato — di un certo potere discrezionale, per mancanza di una disposizione di legge o di contratto al riguardo, o per impossibilità di una determinazione matematicamente esatta, essi facciano appello ai principi dell'equità, e adottino una soluzione evidentemente equitativa.

Quanto alla esposizione dei motivi, gli arbitri non hanno doveri diversi da quelli dell'autorità giudiziaria ordinaria, ma bisogna ben precisare questi doveri, per evitare il pericolo — pur troppo non infrequente — che si cada nel riesame del merito delle controversie sotto parvenza d'indagare se esista difetto di motivazione.

Ora, la Corte ritiene che l'obbligo della motivazione sia completamente osservato quando il giudice dia ragione, con sufficiente chiarezza, dei provvedimenti adottati; dimostri cioè per quale processo logico a ciascuno di tali provvedimenti egli è pervenuto. Non è necessario l'esame, o la confutazione, di tutti gli argomenti esposti dalle parti, delle quali vanno considerate, non tutte le disquisizioni più o meno astratte, ma soltanto tutte le richieste concrete, conclusive. La fondatezza intrinseca poi — in fatto e in diritto — dei motivi addotti dagli arbitri, non può essere valutata in questa sede, e, trattandosi di collegio giudicante in cui entra l'elemento tecnico, l'obbligo della motivazione, per ciò che si riferisce ad indagini o cognizioni tecniche, va inteso con minor rigore in ispecie quando il collegio — come nel caso — abbia proceduto anche all'ispezione diretta col sopraluogo. Si nota inoltre che, a giustificare i risultati dei varii calcoli, non è necessario riprodurre lo svolgimento completo delle relative operazioni; basta riportarsi agli elementi sui quali essi si fondano.

Infine, relativamente al vizio della contraddizione, è da osservare che questa è causa per sè stessa di nullità solo quando si riferisca al dispositivo (art. 32 n. 2 cod. proc. civ.) ma rientra nel difetto di motivazione quando riguardi i motivi, ed unicamente nell'ipotesi che la contraddizione sia tale da far venire addirittura meno la motivazione medesima, ingenerando su di essa assoluta perplessità.

Esaminando il lodo in questione sulla guida dei principi su esposti, la sua completezza — nei perfetti limiti del mandato conferito agli arbitri — e la sua inattaccabilità risultano manifeste.

La questione generale di decadenza delle riserve non fatte in tempo, a norma dei capitolati, andava prima di ogni altra esaminata in ordine all'ammissibilità dell'eccezione proposta dall'Amministrazione ferroviaria, dopo aver discusso di tutte le riserve in sede di collaudo, e dopo il silenzio allora serbato sull'incorsa decadenza. E tale esame fu esaurientemente fatto dal Collegio arbitrale, che dichiarò proponibile l'eccezione di decadenza in sede contenziosa, nonostante l'ammessa discussione delle riserve in sede di collaudo, in base a principii, sulla cui esattezza non si può disputare, data l'inoppugnabilità del lodo per appello o Cassazione. Non si parli poi di eccesso di potere in quanto ammettere

la possibilità di decadenza di una domanda equivalga a dichiarare improcedibile l'azione, e questa dichiarazione esorbita dal compromesso, poichè invece il compromesso nella specie è di una ampiezza che non potrebbe essere maggiore, e riguarda « tutte le vertenze..... *qualunque ne sia la natura,* tecnica, amministrativa o giuridica » (art. 42 capitolato generale amministrativo).

Se il rilievo dell'appellante fosse esatto, ne conseguirebbe che, sollevata la eccezione di decadenza, gli arbitri dovessero rimettere le parti al giudice ordinario per decidere su di essa. Ma a tale assurdo l'appellante si guarda bene di pervenire.

Dichiarata ammissibile genericamente l'eccezione di decadenza, gli arbitri si riservarono giustamente di esaminare, per ciascun quesito, se le rispettive riserve fossero in fatto decadute, e non vi è contraddizione nell'aver ritenuto per taluna verificata, per tal'altra non verificata la decadenza, perchè la varietà di trattamento fu motivata con la varietà delle circostanze concrete che alle riserve avevano dato origine. Esposte, caso per caso, queste circostanze, esposti i principi — non sindacabili — in base ai quali la decadenza si ritenne or verificata, or non verificata, nessuna censura merita il lodo, nè di aperta contraddizione, nè di insufficiente motivazione.

Ugualmente infondato è l'appello per quanto si attiene alle decisioni di merito sui quesiti 3°, 4°, 5°, 8°, 10°, 11° e 13°.

Alla determinazione del maggior compenso di lire 2,50 a mc. per gli scavi di fondazione in roccia con l'uso delle mine — quesito 3° — il Collegio pervenne dopo aver « tenuto conto delle speciali e disagiate condizioni, in cui il lavoro era stato eseguito » avvalendosi naturalmente delle cognizioni pratiche dei suoi tecnici e dei risultati delle ispezioni locali. Non può quindi ritenersi semplicemente equitativa e non motivata tale risoluzione, in ispecie se si pensi che trattavasi di materia in cui una certa prudenzialità di criteri era sempre indispensabile. Lo stesso dicasi per maggiori compensi concessi ai quesiti 4° e 5°.

Quanto al maggior costo degli scavi in galleria per l'imprevedibile durezza della roccia — quesito 8° — gli arbitri lungamente e chiaramente ragionano sulla infondatezza di tutte le deduzioni dell'Impresa, dopo particolareggiato esame di queste; e dimostrano che per nessun verso può venir meno l'applicazione

della norma contrattuale che fissa il prezzo-invariabile, per lo scavo in *qualunque qualità e natura di materie,* quali che siano le difficoltà *anche eccezionali* da superare (art. 120 della tariffa), tenuto pure conto del carattere in parte aleatorio dell'appalto, i cui effetti non possono modificarsi quand'anche vengano meno le previsioni delle parti non richiamate dal contratto. L'esattezza e l'applicabilità di tali principi non possono censurarsi in questa sede, basta aver rilevato la sufficienza e la perspicacia anche in questa parte, dei motivi addotti.

Le domande, poi, contenute nel quesito 10°, fondato sulle invasioni epidemiche e sui conflitti scoppiati fra operai ad Itri, vennero respinte in base a due precise disposizioni contrattuali: in base allo art. 31 del capitolato generale amministrativo, che poneva a carico dell'appaltatore anche in caso di epidemie, le cure mediche ed i medicinali per gli operai malati, ed all'art. 14 del capitolato speciale che vietava all'appaltatore di pretendere qualsiasi indennità per eventuali epidemie « e per qualsiasi altra sfavorevole circostanza che potesse verificarsi dopo l'aggiudicazione». Se poi gli arbitri si attardarono in altre osservazioni, forse non necessarie, invano l'appellante si affanna a dimostrarne l'irragionevolezza, perchè questa non potrebbe in ogni caso essere rilevata nella presente sede.

Il quesito 11° era così formulato: « se e quale compenso spetti all'Impresa per il risarcimento dei danni sofferti per le forti sorgive incontrate per l'avvenuta inondazione della galleria e *conseguente* sospensione dei lavori. Gli arbitri respinsero le istanze contenute in tale quesito, in base a precise disposizioni contrattuali, e ritennero che l'esaurimento di acque di qualsiasi importanza rientrasse nel prezzo convenuto per lo scavo rilevando poi in fatto che l'evento non aveva avuto nessun carattere d'eccezionalità e che almeno a questo riguardo le circostanze reali non avevano sorpassato le prevedibilità normali.

Lamenta ora lo Spadari l'insufficienza di questo ragionamento, che, a suo dire, non tiene conto della richiesta di risarcimento per sospensione di lavori. Ma è chiaro che, se tale sospensione, *dipese* da fatto non estraneo ai lavori, nei limiti altresì della previsione contrattuale, bastava dimostrare che il fatto medesimo non potesse dar luogo a speciali ricompense, e non era

necessaria una motivazione speciale per dimostrare che ciascuna sua *conseguenza* dovesse ritenenrsi compresa, come era troppo naturale che fossero comprese tutte, nella decisione relativa.

Infine parla l'appellante di *ultra petita* in ordine al quesito 13°, che egli aveva così formulato: « se debba dichiararsi indebita la trattenuta di L. 50 inflitta dall'Amministrazione per pretese riparazioni alla cunetta della galleria » mentre nel lodo vi si aggiunsero le parole « e per difetto nelle stuccature dei giunti delle pietre di basamento dei piedritti ». Ma non nega l'appellante medesimo che di questa seconda causale della ritenuta egli aveva parlato nelle sue memorie, quindi ben fece il Collegio a tenerne conto per completare le sue indagini al riguardo. Obbietto di queste era tutta la ritenuta di cinquantamila lire, non essendosi l'Impresa limitata a chiedere il rimborso della sola parte relativa alle riparazioni della cunetta.

Relativamente allo stesso quesito lo Spadari rimprovera gli arbitri di essersi trasformati in amichevoli compositori, e di aver reso una decisione antigiuridica non conseguente alle loro medesime premesse. Senonchè nel lodo è bene spiegato il motivo giuridico pel quale, rilevata la irritualità della procedura seguita dai collaudatori si stima necessario, allo stato delle cose, di determinare la responsabilità dell'Impresa nella irregolare esecuzione di opere, non bastando tale irritualità a farla ritenere senza altro prosciolta dal suo obbligo di sopportare la spesa delle riparazioni. Basta tale spiegazione ad esaurire l'obbligo della motivazione, l'intrinseca ragionevolezza di essa non può ora essere presa in esame.

Che rigettandosi per tal modo in ogni parte l'interposto gravame, deve lo Spadari, soccombente, condannarsi anche alle spese di 2° grado.

Impiegato ferroviario inabilitato temporaneamente per ferite od infermità contratte in servizio - Azione per risarcimento danni - Improponibile.

L'impiegato dello Stato non ha azione civile per il risarcimento di danni verso la pubblica amministrazione a seguito di ferite od infermità contratte in occasione del servizio prestato che importino una inabilità temporanea e sempre quando l'impiegato stesso sia mantenuto nell'impiego con la corresponsione dell'intero stipendio (1).

CORTE DI APPELLO DI BOLOGNA — 16 dicembre 1921 (*est.* Masi) — Mattioni contro Ferrovie Stato appellanti.

IN DIRITTO.

L'appellante Amministrazione delle ferrovie dello Stato, alla stregua delle più recenti sentenze della Suprema Corte Romana, sostiene che l'impiegato dello Stato non ha azione civile per il risarcimento dei danni verso la pubblica amministrazione per ferite od infermità con inabilità temporanea contratta in occasione del servizio da lui prestato qualora sia mantenuto nell'impiego con la corresponsione dell'intero stipendio; e chiede perciò la riforma della sentenza del Tribunale che riconobbe invece competere all'appellato Mattioni tale azione. Questo Collegio ritiene che l'appello meriti accoglimento. Invero giusta l'articolo 2 della legge 21 febbraio 1895 n. 70 sulle pensioni che ebbe interpretazione autentica dal decreto luogotenenziale 21 ottobre 1915, con l'assegnazione della pensione privilegiata s'intende completamente regolato qualsiasi diritto dell'impiegato civile che, nell'esercizio delle sue funzioni, abbia riportato ferite o contratte infermità che lo rendono inabile ad ulteriore servizio.

(1) Ved. Cassazione Roma, sentenza 30 giugno 1921 in causa Scafidi, nel Bollettino 1922. IV, 19.

Tale diritto, in caso di controversia, l'impiegato non può esperire se non innanzi alla Corte dei conti, nei termini e modi stabiliti dalla citata legge del 1895 e dalle altre disposizioni supplementari e regolamentari che disciplinano la materia. Pertanto all'impiegato reso inabile al servizio non spetta un'azione di risarcimento di danni secondo il diritto comune; ma quello soltanto che sorge dal rapporto di impiego, e che si concreta ordinariamente nella pensione. Ma se, come nel caso attuale, l'impiegato infortunato non abbia avuto per conseguenza dell'infortunio subito l'inabilità al servizio, allora non si fa luogo alla concessione della pensione, ma l'impiegato è mantenuto in servizio nelle identiche condizioni precedenti; e per tal modo non subisce, di regola, alcun danno giudizialmente repetibile, perchè nel periodo della malattia ha avuto il trattamento ordinario dalla legge prescritto, e dopo la guarigione ricupera i vantaggi inerenti alla sua professione di impiegato, percependo l'intero stipendio. Ne consegue che l'impiegato non avente diritto a collocamento a riposo e quindi a pensione privilegiata per lesioni sofferte o infermità contratta con inabilità temporanea a causa del servizio, viene a godere di un beneficio che costituisce la forma di risarcimento che l'Amministrazione gli corrisponde in forza del contratto d'impiego. Che pertanto devesi accogliere il proposto appello, ed in riforma dell'appellata sentenza dichiarare non competere al Mattioni l'azione per risarcimento di danni a titolo di colpa in confronto della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

ANNO XV - N. 26

29 GIUGNO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5925) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 25 *aprile* 1922, *n.* 741, *relativo alla proroga dei termini di resa dei trasporti sulle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 3 lettera *b)* del R. decreto-legge 4 marzo 1920, n. 280;

Visto il R. decreto-legge 28 ottobre 1921, n. 1524;

Visto l'art. 3 del R. decreto-legge 12 novembre 1921, n. 1585;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'aumento dei termini di resa di cui al R. decreto 28 ottobre 1921, n. 1524, è progato al 31 ottobre 1922.

A partire dal 1° novembre 1922 e fino al 31 dicembre 1923 l'aumento dei termini di resa è ridotto a due giorni per ogni 250 Km. incominciati per i trasporti a grande velocità, e per ogni 125 Km. incominciati per i trasporti a piccola velocità.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 giugno 1922, n. 145.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 aprile 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — RICCIO.

Visto, il *guardasigilli:* LUIGI ROSSI.

REGIO DECRETO 28 *maggio* 1922, *n.* 776 *che estende con effetto immediato ai servizi delle nuove provincie, le modificazioni introdotte col R. decreto* 26 *marzo* 1922, *n.* 424, *alle norme sulla franchigia postale e telegrafica sancite dal R. decreto* 16 *novembre* 1921, *n.* 1825, *ed estese alle nuove provincie col R. decreto* 22 *gennaio* 1922, *n.* 254 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge 26 settembre 1920, n. 1322, e 18 dicembre 1920, n. 1788;

Visto il R. decreto 16 novembre 1921, n. 1825;

Visto il R. decreto 15 novembre 1921, n. 1864;

Visto il R. decreto 22 gennaio 1922, n. 254;

Visto il R. decreto 26 marzo 1922, n. 424;

Sentito il Consiglio di ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le poste e per i telegrafi, di concerto con il presidente del Consiglio dei ministri e con i ministri del tesoro e della giustizia e affari di culto;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 giugno 1922 n. 150.

Art. 1.

Le modificazioni introdotte col R. decreto 26 marzo 1922, numero 424, alle norme sulla franchigia postale e telegrafica, sancite dal R. decreto 16 novembre 1921, n. 1825, ed estese alle nuove Provincie col R. decreto 22 gennaio 1922, n. 254, sono analogamente estese, con effetto immediato, ai servizi delle nuove Provincie.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore ii giorno seguente a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale.*

Ordiniamo che il presente decretò, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 maggio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — FULCI — LUIGI ROSSI — PEANO.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

Ordine di servizio N. 43.

Estensione di servizio nella stazione di Verona Porta Nuova e disabilitazione della stazione di Verona Porta Vescovo dai trasporti di bestiame.

(Vedi ordine di servizio n. 113-1916).

Dal 1° luglio 1922 la stazione di Verona Porta Nuova, già ammessa al servizio dei viaggiatori e bagagli ed ai trasporti di merci a grande e piccola velocità con le limitazioni di cui le note (7) ed (8) in calce alla pagina 64 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (Ediz. giugno 1914), viene abilitata a tutti i trasporti delle merci e dei veicoli a grande velocità e del bestiame, senza restrizioni, in servizio interno e cumulativo italiano ed internazionale.

Dalla stessa data la stazione di Verona Porta Vescovo viene disabilitata dai trasporti di bestiame.

Gli impianti costituenti l'attuale scalo di Verona Porta Nuova per le merci e grande velocità sono i seguenti:

a) — Un magazzino in cemento armato del tipo a denti di sega (N. 2 denti) della superficie di 1200 metri quadrati con banchina di metri due, dal lato dei binari e metri 1 dal lato del piazzale. Annessi al detto magazzino sono N. 6 locali ad uso di uffici. I due denti di magazzino sono serviti da due binari indipendenti. La lunghezza per accosto vagoni è di m. 35 per ogni dente.

b) — Un piano caricatore scoperto della superficie di mq. 630, lunghezza d'accosto vagoni m. 56.

c) — N. 3 binari per lo scarico diretto della lunghezza complessiva di m. 420.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 64 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (Edizione giugno 1914) si dovrà:

a) cancellare di fronte al nome della stazione di Verona Porta Nuova il richiamo (7) alla lettera *G* nella colonna 8 e la lettera *A* col relitivo richiamo (8) nella colonna 9, ed esporre l'indicazione *V* (13) nella colonna 11 e la lettera *B* nella colonna 12;

b) cancellare la lettera *B* nella colonna 12 di fronte al nome me della stazione di Verona Porta Vescovo;

c) a pie' di pagina trascrivere la seguente nota:

(13) limitatamente ai trasporti a grande velocità.

A pagina 18 della (Prefazione generale all'orario generale di servizio (Edizione marzo 1921) sostituire l' annotazione (30) con la seguente:

(30) Verona P. N.

Per la P. V. è ammessa ai trasporti a carro completo:

a) per conto del pubblico, da e per le sole stazioni F. S. e di Amministrazioni corrispondenti verso Dossobuono, verso Brescia e verso Peri, escluse quindi le stazioni verso Vicenza;

b) per conto dell'Amministrazione consorziale del binario del « Basso Acquar », in arrivo o in partenza dagli stabilimenti raccordati con la stazione a mezzo del binario suddetto, senza esclusione di provenienza o destinazione.

A pagina 17 della Prefazione stessa di contro al nome della stazione di Verona Porta Vescovo si dovrà modificare l'indicazione « (43) » in « (43) *V* ».

La nota (71) a pag. 10 nella parte seconda (*B*), fascicolo 1 dei Servizi internazionali, viene annullata e sostituita dalla seguente:

« (71) la stazione di Verona Porta Nuova è ammessa ai trasporti a grande velocità senza limitazioni.

« E' pure ammessa ai trasporti P. V. a carro completo:

« a) per conto del pubblico, limitatamente alle spedizioni da « e per le stazioni delle linee verso Dossobuono, verso Brescia e « verso Peri, escluse le stazioni della linea verso Vicenza ;

« b) per conto dell'Amministrazione Consorziale del binario « del Basso Acquar, alle spedizioni in arrivo o partenza dagli sta« bilimenti raccordati alla stazione di Verona Porta Nuova a mezzo « del suddetto binario, senza limitazione di destinazione o di pro« venienza ».

Nell'elenco delle stazioni e degli scali, ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) a pagina 42 si dovrà aggiungere:

Verona Porta Nuova	3	2	2	3	3	3	2

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 27.

Carri F. S. di proprietà privata - Elenco dei carri e delle Ditte proprietarie.

Si porta a conoscenza che sono stati pubblicati e vengono distribuiti a cura del Servizio Materiale e Trazione di Firenze:

1° l'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. al 31 dicembre 1920 »;

2° l'Elenco alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S. al 28 febbraio 1922 ».

Il primo Elenco sostituisce quello pubblicato nel 1914 e viene distribuito soltanto agli Uffici dipendenti dal Servizio Materiale e Trazione, nonchè agli Uffici, agenzie doganali e transiti di confine dipendenti dal Servizio Movimento e Traffico.

Il secondo Elenco, che comprende anche la numerazione progressiva riservata ai carri appartenenti a ciascuna Ditta, viene invece distribuito a tutte le stazioni della Rete, le quali avranno così modo di conoscere l'indirizzo delle Ditte specialmente per gli avvisi da darsi in caso di avarie, mentre per ogni altro chiarimento, informazione od irregolarità relative ai carri privati le stazioni stesse si rivolgeranno alla propria Divisione Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio.

Tali pubblicazioni dovranno essere tenute al corrente con le aggiunte e varianti che saranno comprese in apposite « Appendici » annunciate nel *Bollettino Ufficiale*.

Presso il Servizio Materiale e Trazione (Veicoli) l'Elenco dei carri trovasi in vendita ai privati al prezzo di L. 15 (quindici) la copia e le successive Appendici al prezzo che sarà stabilito di volta in volta a seconda della loro entità.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Il Direttore generale
C. Crova.